

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Geografie a kartografie



Monika Kubalová

**GENDER A KAŽDODENNÍ MOBILITA EKONOMICKY AKTIVNÍCH
OBYVATEL: PŘÍPADOVÁ STUDIE MĚSTA PŘÍBRAM**

**GENDER AND EVERYDAY MOBILITY OF ECONOMICALLY ACTIVE
PERSONS: CASE STUDY OF PŘÍBRAM**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Marie Hornáková

Praha, 2018

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Příbrami, 20. 7. 2018

Monika Kubalová

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi byli jakkoliv nápomocni při zpracování této bakalářské práce. Největší poděkování patří vedoucí mé bakalářské práce Mgr. Marii Hornákové, která mi dávala během psaní své cenné rady a velkým dílem přispěla ke vzniku této práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině za veškerou jejich podporu.

Abstrakt

Tématem této bakalářské práce je denní dojíždka do zaměstnání demonstrovaná na příkladu města Příbram. Cílem práce je zjistit, jaké jsou rozdíly v genderově podmíněné každodenní mobilitě ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami. Teoretická část se věnuje diskuzi literatury vztahující se k řešené problematice s důrazem na prostorovou mobilitu. V práci jsou využita data za každodenní dojíždku ekonomicky aktivních obyvatel s obvyklým pobytem v Příbrami ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Pro zpracování výsledků jsou použity základní deskriptivní statistické metody. Provedeným výzkumem bylo zjištěno, že muži mají větší přístup k osobnímu automobilu, což úzce souvisí s tím, že častěji než ženy dojíždí za prací mimo obec bydliště. Ženy naopak ve větší míře využívají veřejnou dopravu nebo dochází na místo pracoviště pěšky. Kromě samotné Příbrami figuruje mezi nejčastějšími obcemi dojíždky hlavní město Praha. Nejvíce zastoupená doba dojíždky za prací je do 29 minut, výjimku tvoří kategorie „60-89 minut“, kam je zahrnuta právě dojíždka do Prahy.

Klíčová slova: gender, každodenní mobilita, dojíždka do zaměstnání, ekonomicky aktivní obyvatelstvo, Příbram

Abstract

The Bachelor thesis is focused on daily commuting to work demonstrated on an example of the town Příbram. The aim of the thesis is to find out what are the differences in the gender-based daily mobility of economically active people. The theoretical part deals with the discussion of the literature related to the studied problems, especially with literature orientated on the spatial mobility. The data for daily commuting of economically active inhabitants of Příbram are taken over from the 2011 Census and Housing. The results are processed by the basic descriptive statistical methods. The research has found that men have a greater access to a car, which is closely related to the fact that men more often than women commute to work outside the town. On the other side, women more often use public transport or go to workplace on foot. Beside Příbram itself, the most people commute to Prague. The most frequent commuting time is up to 29 minutes, an exception is the category „60-89 minutes“, where commuting to Prague is included.

Keywords: gender, everyday mobility, commuting to work, economically active population, Příbram

Obsah

Seznam grafů.....	6
Seznam obrázků.....	6
Seznam tabulek.....	7
Seznam použitých zkratk.....	7
1 Úvod	8
2 Teoretické ukotvení	10
2.1 Prostorová mobilita.....	10
2.1.1 Genderově závislá prostorová mobilita	12
2.1.2 Prostorová mobilita v postkomunistických zemích.....	14
2.2 Geografie času	15
2.3 Geografie dopravy	17
2.4 Postavení žen a mužů na trhu práce.....	19
2.4.1 Gender a pracovní trh v Česku	19
3 Metodika práce	21
3.1 Sběr sekundárních dat.....	21
3.2 Charakteristika sledovaných ukazatelů mobility	23
3.3 Vyhodnocení dat.....	24
4 Charakteristika vybraného regionu a sledovaného souboru obyvatel	26
4.1 Město Příbram	27
4.2 Charakteristika sledované skupiny obyvatel.....	28
5 Empirická část	31
5.1 Denní časoprostorová mobilita	31
5.2 Genderové rozdíly v každodenní mobilitě ekonomicky aktivních osob	35
6 Závěr.....	44
7 Seznam použité literatury	46

Seznam grafů

Graf 1: Věková struktura sledované skupiny ekonomicky aktivního obyvatelstva Příbrami podle pohlaví v roce 2011	29
Graf 2: Věkové složení sledované skupiny ekonomicky aktivního obyvatelstva Příbrami v roce 2011	30
Graf 3: Lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami v roce 2011	32
Graf 4: Doba trvání denní dojížděky ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami za prací v roce 2011	33
Graf 5: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště v roce 2011	34
Graf 6: Lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví v roce 2011	35
Graf 7: Denní dojížděka do místa pracoviště ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví v roce 2011	39
Graf 8: Doba trvání denní dojížděky ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami za prací podle pohlaví v roce 2011	40
Graf 9: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště podle pohlaví v roce 2011	42
Graf 10: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště podle pohlaví v roce 2011 (poměr žen a mužů v jednotlivých kategoriích)	43

Seznam obrázků

Obrázek 1: Umístění Příbrami v rámci Česka	26
Obrázek 2: Rozptyl pracovišť žen s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011	37
Obrázek 3: Rozptyl pracovišť mužů s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011	38

Seznam tabulek

Tabulka 1: Obce pracovní dojížděky s 30 a více dojíždějícími ekonomicky aktivními ženami s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011	36
Tabulka 2: Obce pracovní dojížděky s 30 a více dojíždějícími ekonomicky aktivními muži s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011	36

Seznam použitých zkratk

ČSÚ = Český statistický úřad

EU = Evropská unie

MHD = městská hromadná doprava

ORP = obec s rozšířenou působností

SLDB = Sčítání lidu, domů a bytů

1 Úvod

Dojíždka jako taková je pro mě aktuálním tématem, neboť bydlím v Příbrami a denně dojíždím do školy do Prahy, která je od mého bydliště vzdálená necelých 60 km. Ačkoliv v současné době dojíždím za studiem, za nedlouho pro mě bude důležitá také dojíždka za prací. Právě problematika každodenní mobility ekonomicky aktivních obyvatel je náplní této bakalářské práce. Abych byla zcela konkrétní, v práci se zabývám každodenní mobilitou ekonomicky aktivního obyvatelstva v Příbrami s ohledem na gender. Cílem je zjistit, jaké jsou rozdíly mezi muži a ženami, co se týče lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu, času stráveného dojíždkou a způsobem dopravy na místo pracoviště. Můj prvotní předpoklad je, že ženy budou na svých cestách do práce trávit více času než muži, což bych přisuzovala tomu, že muži budou pravděpodobně více jezdit osobními automobily, zatímco ženy budou využívat spíše služeb hromadné dopravy, popř. budou chodit pěšky, pokud pracují v docházkové vzdálenosti od bydliště. Na druhou stranu lze ale předpokládat, že ženy budou za prací cestovat na kratší vzdálenost. Domnívám se tak na základě pozorování svého okolí. Myslím, že muži mají častěji přístup k automobilu, ať už rodinnému nebo třeba firemnímu.

Důvodem, proč se objektem mého zájmu stalo město Příbram, je skutečnost, že ve městě bydlím a chtěla bych zde bydlet i do budoucna. K tomu se časem může vázat právě i dojíždka za prací, možná i dojíždka do okolních měst, především do Prahy. Ve svém okolí si všímám čím dál většího množství lidí, kteří do Prahy denně dojíždí, nejen za studiem, ale i za prací. Ráda bych ve svém rodném městě tuto dojíždku zanalyzovala a zaměřila se právě na genderové rozdíly, které nám mohou přinést poměrně zajímavé informace o tom, kde místní pracují a jak se na místo dopravují. Domnívám se, že zpracovávané téma je společensky relevantní, obzvlášť v současné době, kdy je stále více lidí za prací ochotno denně dojíždět i na větší vzdálenosti. Na této práci můžeme mimo jiné demonstrovat „gender gap“ v mobilitě žen a mužů a zjistit, zda existuje znevýhodnění žen v regionu v oblasti mobility – předpokládá se totiž, že ženské nároky na mobilitu ovlivňuje starost o domácnost a rodinu, a proto mohou být relativně dost odlišné od těch mužských.

Pojem gender je chápán jako „*kategorický rozdíl mezi muži a ženami, nebo klasifikace, která naturalizuje sexuální rozdíly a dotýká se spíše jiných odlišností, např. kulturních, rasových nebo národních*“ (Pratt 2009, s. 268). V anglofonním světě je „gender“ dáván do kontrastu s „pohlavím“ – první je chápáno jako sociální konstrukt, druhé je definováno

biologicky (Pratt 2009). Nicméně pro potřeby této práce není gender a pohlaví striktně odlišováno. To je dáno především tím, že data ze sčítání neposkytují takovéto statistiky. Mobilita jako taková může být chápána jednak jako „*fyzický pohyb osob, myšlenek a zboží v rámci nějakého území (prostorová mobilita), nebo jako změna sociálního statusu (sociální mobilita)*“ (Hanson 2009, s. 467). V této práci se věnuji pouze mobilitě prostorové. Prostorová mobilita může existovat v rozličných časových a prostorových měřítcích. Jednou z jejích forem je i migrace, která zahrnuje změnu bydliště a je víceméně trvalá (Hanson 2009). Pro účely této bakalářské práce ale sleduji každodenní mobilitu, především dojížděku, která nezahrnuje změnu bydliště a je realizována pomocí různých dopravních prostředků – např. automobilem, vlakem, jízdním kolem, ale i pěšky. Mobilita je považována za důležitou složku nezávislosti a kvality života. Ztíženou mobilitu mají jedinci, kteří nemají časové a finanční zdroje potřebné pro uskutečňování prostorové mobility – např. starší osoby, děti nebo pracující rodiče s malými dětmi. V současnosti, s příchodem telekomunikací, však v určitých případech není fyzická mobilita podmínkou pro prostorovou interakci (Hanson 2009).

Cílem mé práce je zjistit, zda existují rozdíly v každodenní mobilitě ekonomicky aktivních žen a mužů ve městě Příbram a jak se tyto rozdíly projevují. Je použit kvantitativní výzkum, který využívá již existující data o dojížděce za prací. Empirická hodnocení jsou prováděna na základě dat ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (dále jen SLDB 2011). Výsledky ze sčítání jsou prezentovány v podobě grafů, obrázků a tabulek. Před zahájením samotného empirického výzkumu, postaveného na statistických datech, jsem si položila tři výzkumné otázky:

1. Jak se liší lokalizace místa pracoviště ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví?
2. Jaká je průměrná doba trvání denní dojížděky žen a mužů do místa pracoviště?
3. Jaký druh dopravy využívají ekonomicky aktivní obyvatelé Příbrami s ohledem na pohlaví? Jezdí ženy více hromadnou dopravou?

Bakalářská práce je rozdělena do několika kapitol a podkapitol. Nejdříve se věnuji teoretickému zarámování tématu a představení základních konceptů. Další kapitolou je metodika práce a následuje představení a charakteristika vybrané obce a sledovaného souboru obyvatel. V neposlední řadě je věnován prostor stěžejní empirické části, kde jsou zpracována data ze sčítání a výsledky jsou následně diskutovány s literaturou využitou v teoretické části. V samotném závěru se zabývám vyhodnocením dat a zodpovězením výzkumných otázek.

2 Teoretické ukotvení

2.1 Prostorová mobilita

Hanson (2009) definuje prostorovou mobilitu jako fyzický pohyb osob, myšlenek a zboží v rámci území. Já osobně se v této práci zaměřuji pouze na pohyb osob. Prostorová mobilita je pojem, který kromě jiného zahrnuje různé druhy pohybů obyvatelstva. Český statistický úřad (dále jen ČSÚ) (2004) vymezuje několik forem prostorové mobility. Formy lze rozlišit podle návratnosti (pohyby relativně vratné – pohyby relativně nevratné), pravidelnosti, frekvence (denní – týdenní – měsíční – v nepravidelné periodě) a délky trvání (v rámci dne – v delším časovém úseku). Pohyby relativně nevratné jsou pohyby se změnou trvalého bydliště a pohyby relativně vratné bez změny trvalého bydliště. Relativně vratné pohyby, které jsou stěžejní pro tuto práci, lze dále dělit na cirkulační (kyvadlové) pohyby v průběhu dne a cirkulační pohyby v delším časovém intervalu (sem spadá např. dojížděka za prací a do škol spojená s přechodným ubytováním). Cirkulační pohyby v průběhu dne ČSÚ (2004) ještě rozděluje na každodenní pohyb a pohyb v nedenní periodě neboli nepravidelný pohyb (dojížděka za nákupy, kulturou, službami...). Pro účely této bakalářské práce se zaměřuji pouze na každodenní cirkulační pohyb. Jedním z dalších možných rozdělení prostorové mobility je dělení na zahraniční a vnitřní mobilitu.¹ Ačkoliv pracovní dojížděka může samozřejmě překračovat hranice státu, nepředpokládám, že by lidé z Příbrami vyjížděli denně za prací do zahraničí. Zaměřuji se tedy především na mobilitu vnitřní, i když zahraniční mobilitu nelze bez znalosti dat předem vyloučit.

Člověk se neustále pohybuje s cílem se někam dostat. Cresswell (2010) si pokládá otázku, zda je mobilita nucená či svobodná volba. Můžeme mít dva jedince cestující z bodu A do bodu B, ale každý z nich může využívat jiný způsob dopravy a mít celkově jiný cíl a význam cesty. Mobilita je zásadní součástí lidského života, lidé prostřednictvím cest uspokojují své životní potřeby a přání. V současnosti jsme obecně nuceni cestovat na delší vzdálenosti a trávit více času cestováním než dříve, proto je rostoucí mobilita typická pro všechny části světa, i když největší nárůst samozřejmě zaznamenáme v regionech s vysokým stupněm ekonomického a sociálního vývoje (Kraft 2014).

¹ Zahraniční mobilita znamená překročení hranic státu, vnitřní mobilita se odehrává na území jednoho státu (Mutlová 2006).

Jedinečnou pozici v procesu monitorování periodického oběhu obyvatelstva má dojíždka do práce, která je velmi dobře zaznamenávána v populačních cenzech (Kraft 2014). Základem denního rytmu ekonomicky aktivních obyvatel je pracovní doba, která ovlivňuje jejich denní časoprostorovou mobilitu. Z hlediska dopravy na místo pracoviště převažuje osobní automobil. Služby veřejné dopravy využívají především ti jedinci, kterým stačí na cestu za prací pouze jeden spoj bez přestupů. Obecně lze říci, že ze všech sledovaných skupin obyvatel vykazují ekonomicky aktivní obyvatelé nejvyšší mobilitu a jsou schopni se vyrovnat i s nedostatečným vybavením obcí službami (Temelová a kol. 2011). Rozdíly v mobilitě mezi okresy jsou ale obecně způsobeny různými faktory, mezi něž patří např. kvalita dopravní infrastruktury, rozmístění pracovních příležitostí, stav veřejné dopravy, míra automobilizace apod. (Marada, Květoň, Vondráčková 2006).

Pro pochopení dojíždkového chování české populace se musíme zaměřit na představení základních proměn, které v Česku nastaly po roce 1989. Temelová a kol. (2011) provedly analýzu změn dojíždky, která se zakládala na údajích o dojíždce do zaměstnání a škol. Na základě této analýzy bych se ráda krátce věnovala problematice vzdálenosti práce od domova v případě denní dojíždky do zaměstnání. Při každodenních cestách do zaměstnání lze vzdálenost z místa bydliště do místa pracoviště považovat za jeden z indikátorů prostorové dostupnosti. Mezi obecné charakteristiky vzdálenosti dojíždky do zaměstnání patří především delší dojíždková vzdálenost u mužů, u osob s vyšším vzděláním a u osob v mladším produktivním věku. Zdaleka největší vzdálenost dojíždky do zaměstnání, oproti běžné populaci, vykazují vysokoškoláci (Temelová a kol. 2011). Může se zdát překvapivé, že míra vzdělání ovlivňuje vzdálenost dojíždky více než gender. Myslím si však, že je svým způsobem logické, že vysokoškolsky vzdělaní lidé musí za lépe placenou práci nebo práci ve vystudovaném oboru jezdit delší trasu, zvláště pokud bydlí např. v periferních oblastech. V Česku od roku 1989 narostla vzdálenost denní dojíždky vysokoškoláků o 19 %, u vysokoškoláků v malých periferních obcích byl zaznamenán nárůst o 28 % (Temelová a kol. 2011).

2.1.1 Genderově závislá prostorová mobilita

Genderově závislá prostorová mobilita je spojována s umístěním aktivit, použitým dopravním prostředkem, vzdáleností z místa A do místa B a časem stráveným na cestě (Silm, Ahas, Nuga 2013). Dopravní nevýhoda žen je definována především jejich genderovou rolí, tento fenomén ale ovlivňuje v životě žen více aspektů, nejen mobilitu. Třemi hlavními důvody nižší mobility žen jsou: 1) dostupnost automobilu, 2) dopady genderově daných úloh ženy (zahrnující domácí i nedomácí povinnosti) na přístup k příležitostem, 3) problémy spojené s podmínkami a obtížemi, za nichž ženy cestují, např. vyrovnání se s přítomností dětí na cestách (Pickup 1984). Ženy však nelze považovat za jednu velkou homogenní skupinu, i v rámci tohoto souboru najdeme velké rozdíly založené na věku, příjmu, vzdělání, národnosti, rodinných povinnostech a dalších faktorech (Moya, García-Palomares 2012).

Bylo zjištěno, že ženy využívají udržitelnější způsob dopravy častěji než muži a cestují z různorodějších důvodů (Miralles-Guasch, Martínez Melo, Marquet 2016). Dle mého názoru jsou ženské vzorce chování v mobilitě odlišné od těch mužských především z toho důvodu, že ženy dělají během dne více multifunkčních zastávek. Často doprovází například nezletilé děti, starší osoby, které nejsou natolik mobilní (rodiče, prarodiče...), podnikají nejrůznější domácí pochůzky (úřady...) atd. Z případové studie Tallinnu vyplývá, že muži podnikají během dne více cest než ženy - denní průměrný počet cest muže byl 3,4 a ženy 2,7. Mužské cesty jsou totiž mnohem častěji spojovány s prací, zatímco ženy spíše podnikají cesty související s domácností a nákupy (Silm, Ahas, Nuga 2013). Ačkoliv tedy muži během dne cestují více, důvody jejich cest jsou méně rozmanité.

K rozdílům v dojíždění mezi muži a ženami dochází spíše na úrovni vzdálenosti, než na úrovni času stráveného cestováním (Blumen 1994). K tomuto zkreslení může docházet z několika důvodů, přičemž prvním rozdílem je ženské a mužské vnímání času. Muži a ženy zahrnují do doby dojíždění různé aktivity. Muži mají tendenci hodnotit spíše „čistý“ čas dojížděky, zatímco ženy častěji hodnotí čas „od dveří ke dveřím“, což zahrnuje kromě samotné cesty i chůzi např. na zastávku hromadné dopravy, čekání na dopravní prostředek apod. Blumen (1994) usuzuje, že takovéto hodnocení času lze přičítat skutečnosti, že ženy mnohem více využívají hromadnou dopravu, kde je nutné, na rozdíl od dopravy osobním automobilem, počítat s časem navíc. Druhým důvodem zmíněného zkreslení je rozdíl v prostorovém vztahu místa bydliště a pracoviště. Mnoho žen má tendence žít a pracovat spíše v centru města, čímž se zkracuje vzdálenost, ale prodlužuje se

čas v závislosti na dopravních zácpách v centrech měst. To způsobuje, že se celková doba dojíždění prodlužuje. Třetím důvodem je již zmíněný výběr dopravního prostředku. Ženy spíše volí veřejnou dopravu nebo chůzi, zatímco muži využívají mnohem častěji osobní automobily. Veřejná doprava vyžaduje delší dobu dojíždění, než je tomu při použití automobilu. Tento faktor opět způsobuje prodlužování času, který ženy tráví na cestách (Blumen 1994). Problematika rozdílného vnímání času mužů a žen by mohla mít potenciál např. pro budoucí kvalitativní výzkum.

Špačková, Pospíšilová a Netrdová (2017) si kladou otázku, jak se v české společnosti odráží rozdílné genderové role ve vzorcích dojížděky do zaměstnání, konkrétně jak se liší dojížděka do práce mezi muži a ženami s ohledem na volbu dopravního prostředku a čas strávený cestou na místo pracoviště. Dříve v této práci jsem zmiňovala skutečnost, že ženy dojíždí sice kratší vzdálenosti, ale často potřebují k vykonání této cesty delší časový úsek (Blumen 1994). Z analýzy rozdílů v časech dojížděky v Praze naopak vyplývá, že muži v průměru dojíždí delší dobu než ženy. Tato skutečnost podle autorek Špačkové, Pospíšilové a Netrdové (2017) souvisí s tím, že ženy musí stihnout během dne kromě pracovních povinností také péči o rodinu a domácnost a nemohou tak trávit tolik času na cestě do práce. Možnou příčinou těchto dvou naprosto odlišných teorií by mohlo být to, že první teorie (tj. že ženám zabere cesta do práce více času) pracuje s cestou z domova až do místa pracoviště, zatímco druhá (tj. že muži za práci dojíždí delší dobu než ženy) může brát v potaz pouze dobu jízdy konkrétním dopravním prostředkem. Druhá teorie eliminuje dobu čekání na dopravní prostředek, popř. chůzi na zastávku a ze zastávky, neboť jak již bylo řečeno, ženy na rozdíl od mužů častěji využívají služeb hromadné dopravy.

Případová studie Tallinnu, jejímiž autory jsou Silm, Ahas a Nuga (2013), přichází se zjištěním, že se ženská zaměstnání koncentrují do centra města a CBD (*central business district* neboli obchodní a administrativní centrum města), kde pracuje 57 % místních žen. Naopak mužská pracoviště jsou distribuována spíše mimo centrum města a v centru pracuje pouze 41 % všech mužů. Dále bylo zjištěno, že ženská zaměstnání jsou méně mobilní, zatímco muži během pracovního dne často opouští svoji kancelář za účelem různých pracovních setkání apod. (Silm, Ahas, Nuga 2013). V této skutečnosti já osobně spatřuji zásadní rozdíl - ačkoliv muži podnikají více cest v rámci pracovní doby, ženy jsou nuceny více cestovat po skončení pracovní doby.

2.1.2 Prostorová mobilita v postkomunistických zemích

Česko je jednou z bývalých zemí Sovětského bloku a monitoring pracovní dojížděky zde byl velice významný především v éře centrálního plánování. V tomto období se používaly nejrůznější „plánovací nástroje“, jejichž cílem bylo vyrovnávat územní nesoulad mezi nabídkou a poptávkou pracovních sil. Po roce 1989 došlo ke zvolnění a nastal volný pohyb pracovních sil zproštěný administrativně restriktivních opatření z minulosti (ČSÚ 2004). Na období komunismu v této práci odkazují zejména z toho důvodu, že Česko má s jinými postkomunistickými zeměmi obdobný vývoj a předpokládám, že se po pádu komunistického režimu tyto země rozvíjely podobným způsobem i v oblasti mobility. Státy západní Evropy prodělaly v tomto ohledu rychlejší vývoj, který nebyl pozastavený obdobím komunismu.

Kwan a Kotsev (2014) ve svém článku o genderových rozdílech v dojížděkovém čase na příkladu bulharské Sofie zmiňují především zvláštní význam přechodu od veřejné dopravy k osobní dopravě v postkomunistickém období. Před transformací na tržní hospodářství byly nabízeny služby veřejné dopravy za velmi nízké ceny, neboť tyto dopravní systémy byly vlastněny a dotovány výhradně státem. To vedlo k tomu, že obyvatelé měst spoléhali na městskou dopravu jako na hlavní prostředek pro dojížděku a vykonávání veškerých aktivit. Situace se však změnila na počátku 90. let, kdy byly systémy veřejné dopravy privatizovány, a začala narůstat poptávka po osobních automobilech. Důsledkem toho v postkomunistických zemích docházelo ke značnému nárůstu tarifů za služby a celkovému navýšení počtu automobilů ve společnosti (Kwan, Kotsev 2014).

V komunistických režimech byla zdůrazňována mimo jiné myšlenka genderové rovnosti, která nesla poselství toho, že ženy jsou mužům rovny ve všech ekonomických, politických, kulturních i sociálních záležitostech. V praxi však tento koncept aplikován ani zdaleka nebyl. Po rozpadu Sovětského bloku musely tedy státy začít řešit otázky týkající se nerovnosti pohlaví. Rusko a jeho blízcí spojenci zvolili vlastní směr, který zahrnoval specifický vývoj jednotlivých pohlaví, zatímco většina ostatních zemí se přiklonila spíše k západním hodnotám a projevila zájem o nastavení rovnosti pohlaví a zásad rovného zacházení (Silm, Ahas, Nuga 2013).

2.2 Geografie času

Geografie času se nesoustředí pouze na prostor, ale bere v úvahu i čas, neboť „*soustředění se na prostor bez vztahu k času způsobuje, že se prostor jeví jako něco mrtvého, fixního, nedialektického, nemobilního. Časový rozměr znamená bohatství, plodnost, život, dialektiku*“ (Harvey 1994, cit. v Ira 2001, s. 231). Ira (2001) se domnívá, že pomocí geografie času lze zkoumat dynamiku každodenního prostředí, všechny pohyby, události či aktivity jednotlivců. Temelová a kol. (2011) ve své práci souhlasí s tím, že geografie času poskytuje rozsáhlý soubor konceptů a metod, jimiž lze zachytit, popisovat a interpretovat každodenní život lidí.

Největší výhodou geografie času je možnost zaznamenat pohyb a změny v umístění prostřednictvím cest nebo trajektorií v časoprostorové mapě. V takové mapě se každý jednatlivec může vizualizovat jako spojitá čára, která začíná ve chvíli narození a končí v bodě smrti (Ira 2001). Geografie času stojí na předpokladu, že veškeré činnosti člověka probíhají v konkrétním prostoru a vše odehrávající se v tomto prostoru vyžaduje určitý čas. Tento přístup podtrhuje nejen význam událostí probíhajících, ale i pozůstatky událostí, které se už odehrály v minulosti a dokonce základy budoucích událostí, které vnitřně souvisí se současnými událostmi. Lidský život je utvářen kontinuálně probíhajícími aktivitami s cílem uspokojit přání a potřeby. Možnosti jedinců konat podle jejich přání a potřeb jsou však omezeny – přírodním a člověkem vytvořeným prostředím, individuálními schopnostmi jedinců, sociálními institucemi a strukturami, mezi něž patří např. dohody a pravidla (Ira 2006).

Geografie času usiluje o popis a analýzu lidského života v kontextu s prostředím, přičemž bez popisu vztahů mezi lidským životem, prostředím a jeho organizací není možné vysvětlovat sociální změny. Každé místo, kde se odehrává jakákoliv lidská činnost, je jedinečné a jedinečnost místa lze propojit s jedinečností okamžiku (Ira 2001). Temelová a kol. (2011) jako základní rámec každodenního života, z pohledu geografie času, vnímají cesty, což jsou časoprostorové trajektorie pohybu, a stanice neboli místa realizace denních činností, kam patří např. domov a práce. Stanice jsou cestami propojeny do sekvencí, které jsou plánované a v různé míře opakující se. Kromě cest a stanic Ira (2001) ve svém díle zmiňuje několik dalších konceptů geografie času. Některé vybrané koncepty bych nyní ráda zmínila. Zabývám si jimi především proto, že tyto koncepty pomáhají rozkrýt vztahy mezi lidmi, prostředím (sem se řadí např. bydliště a místo pracoviště) a jeho uspořádáním.

Cesty. Lidský jedinec je nedělitelný během celého života, což znamená, že se fyzicky nemůže vyskytovat na více místech v jeden čas. Život jedince je chápán jako kontinuální proces, ve kterém je nemožné vynechat jediný časový úsek a životní dráha je jako trajektorie s počátkem (narození), průběhem a koncem (smrt).

Stanice. Stanicemi mohou být místa, kde lidé bydlí, pracují, vzdělávají se, nakupují, relaxují atd. Jednotlivci ve stanicích pobývají a pohybují se mezi nimi za účelem ekonomické, sociální a kulturní spolupráce.

Populace. Skládá se z jednotlivců, kteří existují v určitých místech. Jedinci populace se rodí, mohou se přemísťovat a umírají.

Kontexty. Různé činnosti probíhající společně vytváří kontexty v každodenních životech jednotlivců. Kontexty jsou využitelné při analýze rozdělení každodenních činností v rámci společenstva (rodina, pracovní kolektiv atd.).

Svazky. Fyzická koordinace lidí v čase a prostoru, lidé se nejdříve musí setkat, aby na sebe mohli vzájemně působit. V rámci geografie si to můžeme představit jako střet dvou a více individuálních drah v jednom určitém místě.

Činnosti. Vše, co člověk dělá, se odehrává v prostoru a čase. Někdy se určité činnosti odehrávají samostatně, někdy jednotlivci koordinují svoje aktivity s aktivitami jiných jednotlivců. Existují tři druhy činností – činnosti vykovávané v absolutní izolaci (nikdo jiný není ve stejném čase na stejném místě), činnosti vykonávané v sociální izolaci (více jednotlivců koná stejnou nebo odlišnou činnost na jednom místě - např. cesta hromadnou dopravou) a činnosti vykonávané společně s jinými jednotlivci ve skupině.

Projekty. Činnosti, které se vztahují k určitým cílům, se uspořádávají do projektů. Projekt lze chápat jako souhrn činností, které jsou potřebné k naplnění cíle, aniž by na sebe nutně musely navazovat. Dlouhodobým projektem může být např. vzdělávání.

Pravidelné postupy. V případě, že jednotlivec opakuje pravidelně (denně, týdně...) určité činnosti, vznikají v jeho životě pravidelné postupy. Ve své podstatě se jedná o návyky, které redukují duševní činnost, jež by byla za jiných okolností potřeba k plánování, přípravě a uskutečňování aktivit.

Omezení. Problémy, které brání jednotlivcům dosáhnout určitého cíle, mohou být zaviněny fyzickými, sociálními a duševními možnostmi jednotlivce. Existují tři druhy omezení člověka v prostoru a čase – omezení dané schopnostmi (potřeba spánku, jídla...), omezení koordinace dané vazbou (každé místo má omezenou kapacitu např. počtu lidí, činností) a omezení mocenského charakteru (Ira 2001).

2.3 Geografie dopravy

Na geografii dopravy se v této práci zaměřuji proto, že proces dopravy vnímám jako podstatu prostorové mobility. Doprava odjakživa patří mezi základní potřeby lidstva a já osobně považuji za nezbytné tuto problematiku zmínit v souvislosti s pohybem pracovních sil. Současnou společnost lze charakterizovat jako vysoce mobilní a z tohoto důvodu také závislou na dopravě (Kraft, Vančura 2009). Marada, Květoň a Vondráčková (2010) tvrdí, že doprava je jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících oborů lidské činnosti a neustále roste její význam v každodenním životě obyvatel. Mění se rychlost a kapacita dopravních prostředků i prostorové uspořádání celého dopravního systému (Seidenglanz 2008). Lépe dopravně vybavené oblasti jsou ve srovnání s ostatními místy snáze dopravně dostupné a tím pádem disponují určitou komparativní výhodou. V souvislosti s tím lze považovat za klíčové dva pojmy geografie dopravy: akcesibilita (neboli dostupnost) a mobilita. Akcesibilita znamená množství příležitostí, které jsou z konkrétního místa dostupné do určité vzdálenosti/cestovní doby. Pojem mobilita chápeme jako schopnost pohybu/přesunu mezi různými místy – např. z domova do práce (Hanson 2004, cit. v Seidenglanz 2008). Zvětšuje-li se vzdálenost mezi místy, stává se akcesibilita více závislou na schopnosti mobility (Seidenglanz 2008).

Doprava výrazně pomáhá utvářet prostor a prostorovou strukturu. Stejně jako ostatní společensko-geografické systémy, i dopravní systém Česka prošel během postsocialistické transformace zásadními kvantitativními a kvalitativními změnami prostorové organizace (Kraft, Vančura 2009). Vztah mezi dopravou a prostorem lze sledovat na třech hlavních geografických úrovních – globální, regionální a lokální. Pro účely této práce si vystačíme s úrovní regionální a lokální. Kraft a Vančura (2009) chápou regionální úroveň jako úroveň národní a za hlavní proces na této úrovni považují propojení měst v rámci městských regionů. Dominantní postavení na této úrovni zaujímá silniční a železniční doprava. Pro lokální úroveň je podle Krafta a Vančury (2009) naopak typická rozmanitost interakcí v dopravě. Marada, Květoň a Vondráčková (2006) tuto teorii ještě dále rozvádí a tvrdí, že kombinování jednotlivých druhů dopravy může být při vysoké frekvenci spojů a vhodném časování velice rychlým způsobem dopravy.

Pro lokální/mikroregionální úroveň je základním pohybem pracovní dojížděka. Zajímavým a významným geografickým rysem vyjížděky do zaměstnání automobilovou dopravou je západo-východní (nebo lépe řečeno jihozápado-severovýchodní) zonalizace. Nejvyšší vybavenost domácností automobily je kromě metropolitních areálů spojována s jihozápadem Čech, naopak okresy na východě republiky se vyznačují nižší mobilizací

(Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Autoři ve svém článku zmiňují i okres Příbram, o kterém píší v souvislosti s nadprůměrným využíváním autobusové dopravy v rámci Čech. Řeč je však pouze o dojížděci do zaměstnání mimo obec bydliště, nikoliv v rámci obcí. Na rozdíl od automobilové dopravy se podle nich v případě autobusové dojížděky neprojevuje západovýchodní zonalita, ale jedná se o určitá regionální specifika jednotlivých okresů. Z článku také vyplývá, že okres Příbram je jedním z okresů s nejnižší dojížděkou do zaměstnání mimo obec, co se týče železniční dopravy.

Dopravní infrastrukturu lze přisuzovat jak pozitivní, tak negativní, popř. neutrální vlivy na regionální rozvoj. Marada, Květoň a Vondráčková (2006) se domnívají, že nebýt flexibilní pracovní síly, tj. ochoty obyvatel dojíždět za prací na delší vzdálenost, negativní vlivy dopravních koridorů by převážily nad pozitivními dopady. Autoři také zastávají názor, že situace na trhu práce je ovlivněna nejen vznikem a zánikem firem, ale právě i zlepšenou dojížděkou za prací. Zjednodušení dojížděky je nejvíce znatelné v periferních regionech. Především v těchto regionech může vybudování infrastruktury vést k výraznému zvýšení vyjížděky za prací, později popř. k migraci do ekonomicky silnějších regionů. Jinak tomu ale je v zázemí metropolí, kde je dominantním procesem suburbanizace. Suburbanizace zde probíhá díky zlepšování dopravní dostupnosti a následnému zkrácení doby dojížděky do centra, což vede k rozšiřování zázemí dále a dále od centra (Marada, Květoň, Vondráčková 2006).

2.4 Postavení žen a mužů na trhu práce

Podle Křížkové a Vohlídalové (2009) je v moderních společnostech účast na pracovním trhu chápána jako základní prostředek začlenění se do společnosti. Důležitost participace na trhu práce je patrná i na skutečnosti, že nejen v české, ale i evropské legislativě je genderová rovnost upravena zejména ve vztahu k rovnosti na pracovním trhu. Přesto, že model muž-živitel a žena-pečovatelka je v dnešní době obecně považován za nevyhovující, český sociální stát je v oblasti rodinné politiky tomuto modelu v současnosti silně nakloněn.

2.4.1 Gender a pracovní trh v Česku

Pracovní síla žen začala ve vyspělých zemích nabývat na významu zejména po druhé světové válce. Česko se zařadilo mezi země s vysokým zapojením žen do národní ekonomiky a brzy byl zakotven dvoupříjmový rodinný model (Rychtaříková 2009). Hašková a Klenner (2010) ve svém článku uvádí, že socialismus velice rychle opustil genderově konzervativní model „muž-živitel“ a začal podporovat ženy v práci mimo domov. K vymizení tradiční role muže jako jediného živitele rodiny přispěla i přítomnost neúplných rodin, kdy žena musela vést sama celou domácnost. Ženám byla práce usnadněna nárůstem počtu institucí (jeslí), které se staraly o malé děti během dne, zatímco ženy byly v práci. Od 80. let, kdy se snížila porodnost a byly zavedeny tři roky placené rodičovské dovolené, se začaly snižovat počty zařízení starajících se o děti do tří let věku. Sled událostí (*path dependency*) ustanovil péči žen o děti jako normu a tak je pro nás přirozené, že žena přerušuje svou pracovní kariéru (většinou na tři roky), aby se starala o dítě (Hašková, Klenner 2010). Ačkoliv tedy v Česku stále převažuje norma dvoupříjmové rodiny, rodiny s malými dětmi tvoří výjimku (Křížková, Vohlídalová).

Česká společnost je charakteristická poměrně vysokou zaměstnaností žen. Podle Čermákové (1997) ale oproti vyspělým zemím či některým nadnárodním strukturám, jako je Evropská unie (dále jen EU), nejsou otázky související se zaměstnaností a pozicí žen na trhu práce považovány za důležité. Česko se v tomto ohledu liší od zemí EU, kde se vyrovnání rozdílů a zlepšování statusu zaměstnaných žen považuje za významný faktor demokratického vývoje (Čermáková 1997). Kromě pracovních povinností ženy stále vykonávají i povinnosti pečovatelské, což je důvodem, proč se jednou z priorit EU stala formulace opatření na podporu kombinace pracovního a rodinného života (Rychtaříková 2009). Česko je v rámci Evropy na prvních příčkách, co se týče negativního vlivu mateřství na zaměstnanost žen (Hašková, Klenner 2010). Lze se setkat i s názorem

(Dudová 2005, s. 17), že „vztah mezi sférami práce a rodiny je stále více problematický a v souvislosti s rostoucími nároky firem na pracovní nasazení svých zaměstnanců se tento vztah stává vysoce konfliktním“. Tento systém způsobuje finanční závislost matek malých dětí na jejich partnerech a také znemožňuje reálně volit mezi prací, péčí o dítě či jejich kombinací (Křížková, Vohlídalová 2009). Navíc pracovní systém v Česku stále rozlišuje profese mužské, ženské či z hlediska genderu smíšené. Podíl žen v určité profesi je znakem, který danou profesi určitým způsobem determinuje, např. nižší průměrnou mzdou či menším zájmem mužů o vykonávání profese. To způsobuje segregaci profesí podle genderu – mužské profese jsou strukturovány a finančně i sociálně hodnoceny jinak než profese ženské (Čermáková 1997).

3 Metodika práce

3.1 Sběr sekundárních dat

V práci jsou využita individuální data ze SLDB 2011 za obyvatelstvo s obvyklým pobytem v Příbrami. Tato data jsou podrobnější, neboť poskytují údaje za každého obyvatele zvlášť. Jedná se o kvantitativní (tvrdá) data, s jejichž pomocí lze zkoumat hromadné jevy. Mezi tvrdá data u osob se řadí např. věk, pohlaví, bydliště, pracoviště atd. Ačkoliv jsou tvrdá data v rámci možností objektivní, nikdy nemají stoprocentní platnost. Třebaže jsou data poměrně přesná, i sčítání v roce 2011 se potýkalo s různými problémy. Zásadním problémem je neochota veřejnosti. Bez spolupráce obyvatel není možné, aby bylo sčítání úspěšně provedeno. Přestože je sčítání podle zákona povinné, není zaručeno, že budou všechny sčítací formuláře odevzdány zpět nebo správně vyplněny – mohou být např. neúplné nebo chybně vyplněné (DVS 2011).

Pracuji s následujícími sloupci dat:

- Lokalizace místa pracoviště nebo školy vzhledem k místu obvyklého pobytu
- Adresa místa pracoviště nebo školy osoby – obec
- Doba trvání denní dojížděky/docházky do místa pracoviště nebo školy osoby
- Ekonomická aktivita osoby
- Frekvence dojížděky do místa pracoviště nebo školy osoby
- Pohlaví osoby
- Věk osoby
- Způsob dopravy do místa pracoviště nebo školy

Jedním ze zásadních sloupců pro základní rozřazení dat byla ekonomická aktivita osoby. Z této kategorie byly vybrány jen osoby s kódem 1, kde jsou zahrnuti zaměstnanci, zaměstnavatelé, samostatně činní a pomáhající. Kvůli snazší interpretaci se práce omezuje pouze na tyto osoby a vynechává tak ekonomicky aktivní obyvatelstvo s kódy ekonomické aktivity 2 (tj. pracující důchodci), 3 (tj. pracující studenti a učni) a 4 (tj. ženy na mateřské dovolené – 28 nebo 37 týdnů). Dále se v této práci neoperuje s ekonomicky aktivními osobami, které jsou nezaměstnané, přestože ČSÚ (2015) v metodice SLDB 2011 specifikuje ekonomicky aktivní osoby jako všechny osoby představující pracovní sílu - zaměstnané i nezaměstnané. Mezi zaměstnané, s nimiž se pracuje v této bakalářské práci, patří všechny osoby starší 15 let, které byly v době sčítání v placeném zaměstnání

jako zaměstnanci (měli placená zaměstnanecká místa), patřily mezi sebezaměstnané² nebo pomáhající členy rodiny. Pro zařazení osoby byl rozhodující stav k rozhodnému okamžiku sčítání, tzn. její formální vazba k zaměstnání (bez ohledu na délku pracovního úvazku, charakter pracovní aktivity nebo druh pracovního poměru) (ČSÚ 2015).

Dalším sloupcem, který byl vzhledem ke sledovanému tématu velmi důležitý, bylo pohlaví osoby. Díky těmto údajům můžeme zkoumat dojížděku ekonomicky aktivních obyvatel podle genderu, což je cílem této bakalářské práce. Pracuje se tedy s oběma pohlavími, muži i ženami. Co se týče pracovní dojížděky, využívala jsem data s lokalizací místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu, adresu místa pracoviště – obec, dobu trvání denní dojížděky/docházky do místa pracoviště osoby, frekvenci dojížděky do místa pracoviště a způsob dopravy do místa pracoviště osoby. Tato data budou ještě blíže charakterizována v závěru metodiky. Údaje o frekvenci dojížděky byly užitečné k tomu, aby bylo možno vyřadit osoby, které nedojíždí do zaměstnání denně. Proto byly brány v potaz pouze osoby s kódy 1 (tj. ti, co dojíždí denně v rámci Česka), 8 (tj. dojíždějící denně v rámci obce) a 11 (tj. osoby dojíždějící denně mimo Česko). Osoby s nedefinovanou frekvencí dojížděky nebyly do výzkumu zapojeny, protože tito lidé neměli uvedenou ani adresu pracoviště, ani dobu trvání denní dojížděky. Takové osoby by mimo jiné narušovaly statistiky, neboť by byla zkreslována průměrná doba dojížděky. Dále se nepracuje s lidmi, jejichž místo pracoviště je lokalizováno na adrese místa trvalého pobytu. Osoby pracující z domova mají totiž trvání denní dojížděky za práci nulové a není využit žádný dopravní prostředek. Ze sčítání vyplynulo, že z domova pracuje celkem 909 žen a 1015 mužů.

Po rozdělení obyvatel Příbrami s kódem ekonomické aktivity 1 (zaměstnanci, zaměstnavatelé, samostatně činní a pomáhající) denně dojíždějících za prací v rámci obce (kromě osob pracujících na adrese obvyklého pobytu), v rámci Česka nebo mimo Česko (v roce 2011) podle genderu vyšlo 2776 mužů a 2869 žen. V roce 2011 tedy bylo v Příbrami celkem 5645 ekonomicky aktivních obyvatel, kteří se denně dopravovali za prací mimo domov.

² Mezi sebezaměstnané patří: zaměstnavatelé – zaměstnávají nejmeně jednu osobu, samostatně činní – osoby s podnikatelským oprávněním, které v rámci svého podnikání nezaměstnávají žádné další osoby, a členové produkčních družstev (ČSÚ 2015).

3.2 Charakteristika sledovaných ukazatelů mobility

Důležité je znát charakteristiku zkoumaných ukazatelů mobility. Mobilita může být sledována z různých hledisek (např. lokalizace místa pracoviště, doba trvání dojížděky, frekvence dojížděky). Na následujících řádcích jsou uvedeny popisy jednotlivých použitých sloupců věnujících se prostorové mobilitě tak, jak je uvedeno v SLDB (2011).

Lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu. Porovnává se místo pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu v rozhodný okamžik (SLDB 2011). V praxi nám tento ukazatel dává informaci o tom, zda je místo pracoviště lokalizováno např. v obci obvyklého pobytu, v jiné obci okresu nebo třeba v jiném státě. Dá se předpokládat, že nejvíce obyvatel Příbrami bude mít místo pracoviště v obci obvyklého pobytu.

Adresa místa pracoviště osoby – obec. Obec místa pracoviště (SLDB 2011). Pod kódy lze najít konkrétní obce, do kterých obyvatelé dojíždí za prací. Tento ukazatel tedy ještě upřesňuje informace plynoucí z ukazatele předchozího.

Doba trvání denní dojížděky/docházky do místa pracoviště osoby. Údaj o době trvání dojížděky/docházky se uváděl podle každodenní cesty do zaměstnání. Data rozlišují zvlášť dobu trvání pro dojížděku odehrávající se v rámci Česka a pro dojížděku do zahraničí (SLDB 2011). Pro účely této práce je tento ukazatel zásadní, jelikož díky němu můžeme sledovat dobu denní dojížděky mužů a žen do místa pracoviště a porovnávat genderové rozdíly v dojížděce.

Frekvence dojížděky do místa pracoviště osoby. Údaj o frekvenci dojížděky do místa pracoviště. Tento údaj vyplňovaly pouze osoby, které při cestě do zaměstnání opouštěly obec obvyklého pobytu. Z toho tedy vyplývá, že většina ekonomicky aktivních obyvatel, kteří mají frekvenci dojížděky nedefinovanou (nejedná-li se o chybu), mají místo pracoviště ve stejné obci jako bydliště (SLDB 2011). Toto tvrzení je podloženo také skutečností, že drtivá většina těchto obyvatel má jako dobu trvání denní dojížděky/docházky do místa bydliště v SLDB 2011 uveden kód 1 (v ČR: do 14 minut) nebo kód 2 (v ČR: 15-29 minut) a jako obec místa pracoviště je uvedena Příbram. Frekvence dojížděky udává, zda osoby do práce dojíždí denně, týdně, 1-2x měsíčně, popř. jinak. Údaj o tom, zda se jedná o denní dojížděku, je důležitý, aby bylo možné zhodnotit, jedná-li se o každodenní mobilitu ekonomicky aktivních osob či nikoliv.

Způsob dopravy do místa pracoviště. Údaj o způsobu dopravy podle každodenní cesty do zaměstnání (SLDB 2011). Uvedeno je mnoho druhů dopravy a jejich kombinací, pro usnadnění zpracování a snazší interpretaci však byly některé kategorie sloučeny

do jedné. Tato data nám po rozdělení podle genderu dávají informaci o tom, jaké druhy dopravy muži a ženy využívají k cestám do místa pracoviště.

3.3 Vyhodnocení dat

Grafy, ve kterých pracuji s daty ze SLDB 2011, zobrazují relativní četnosti jednotlivých kategorií. Relativní četnost je počet hodnot v určité kategorii vztažený k celkovému počtu hodnot, čímž lze určit zastoupení určité hodnoty na celku. Jelikož jsou v této práci porovnávány dva nestejně velké soubory (tj. ženy a muži), je vhodnější použít relativní četnost, která je nezávislá na počtu hodnot v souboru, než absolutní četnost, která udává celkový počet hodnot. Pro účely práce jsou tyto podíly vyjádřeny v procentech.

Jak již bylo řečeno, relativní četnosti lze znázornit graficky. Možností je několik, jedním z využitých grafických prvků v této práci jsou histogramy (tj. sloupcové grafy). Histogramy mají dvě osy – vodorovnou a svislou. Vodorovná osa zobrazuje intervaly/hodnoty, do kterých jsou sledovaná data rozdělena, na svislou osu se zanáší počet výskytů těchto dat v odpovídajících intervalech/hodnotách – v našem případě se jedná o již zmíněné relativní četnosti, tedy procentuální podíly. Histogram je vhodný pro rychlé podání vizuální informace, navíc je poměrně snadný na pochopení i pro širokou veřejnost.

Dalším využitým typem grafu je pruhový graf. Tento graf je obdobou sloupcových grafů s tím rozdílem, že má prohozené osy – sledované kategorie jsou na svislé ose, procentuální podíly na ose vodorovné. V práci je použit jak skupinový pruhový graf, tak 100% skládaný pruhový graf. Podle skupinového pruhového grafu jsme schopni zjistit, jak se odlišuje počet žen a mužů v rámci jedné kategorie, hůře se z něj ale dají vyčíst procentuální poměry mezi ženami a muži ve sledované třídě. Ve 100% skládaném pruhovém grafu není možné rozeznat celkové počty osob v kategoriích, ale lze dobře vidět odlišné poměry mužů a žen ve sledovaných třídách. Kromě sloupcových a pruhových grafů byly vypracovány také grafy výsečové. Ty zobrazují velikosti jednotlivých položek úměrně k součtu všech položek do kruhové výseče, tzn. procentuální rozdělení položek z celého součtu (Lasák 2016). Každá kategorie má tedy v grafu tolik procent, jak velký zabírá podíl na celku. Tento typ grafu je též názorný a zároveň srozumitelný. Všechny použité typy grafů jsou vhodné pro zobrazování jevů, které je možné rozdělit do intervalů nebo kategorií.

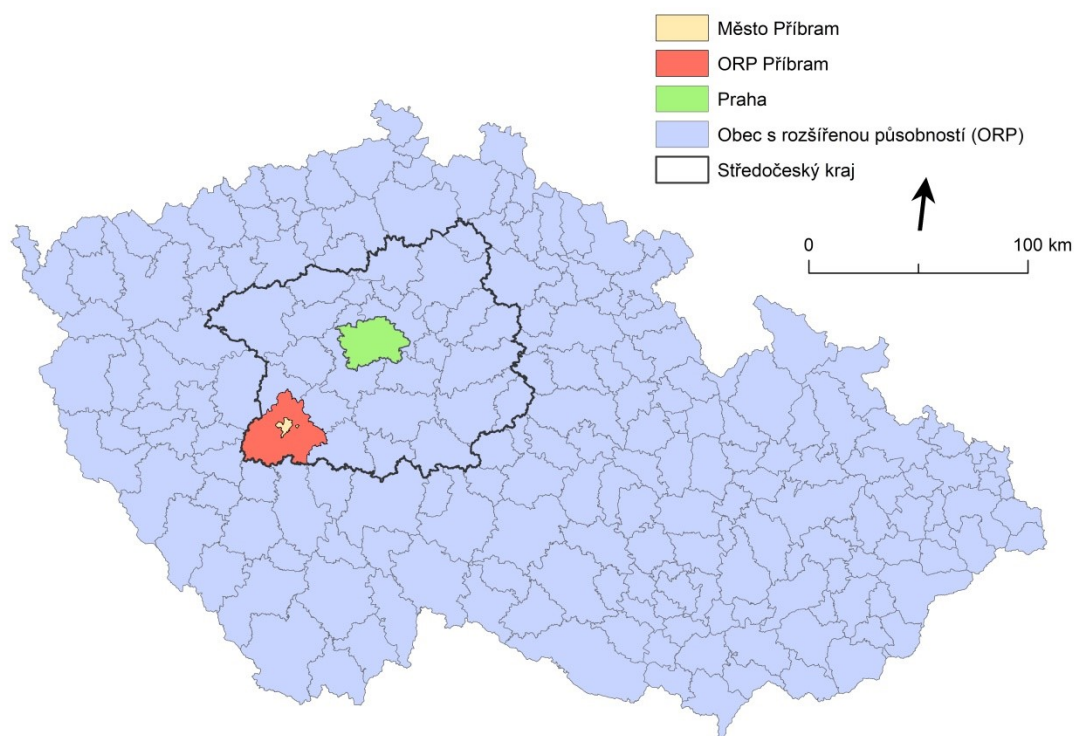
Jednotlivé obce dojížděky žen i mužů byly zaneseny do obrázků. Cílem těchto obrázků je navodit představu o prostorovém uspořádání dojížděky za prací z Příbrami podle genderu a tyto obrázky mají pouze doplňkový charakter. Do obrázku dojížděky žen (Obr. 2) bylo

zaneseno pouze 71 obcí (místo 72 uvedených v SLDB 2011 jako dojížděkových obcí žen) a do obrázku dojížděky mužů (Obr. 3) 119 obcí (místo 120, které vyplývají ze SLDB 2011 jako dojížděkové obce mužů). Důvodem je to, že SLDB (2011) bere v úvahu jako jednu z obcí pracovišť Brdy, což je v současné době vojenský újezd. Dalším doplňkovým prvkem jsou tabulky, které podle mého názoru nemají na první pohled takovou vypovídací hodnotu jako grafy, popř. obrázky, ale na rozdíl od nich mohou mít mnohem detailnější obsah.

4 Charakteristika vybraného regionu a sledovaného souboru obyvatel

Příbramsko se nachází v jihozápadní části Středočeského kraje (Obr. 1). Okres sousedí na jihu s krajem Jihočeským, na západě s krajem Plzeňským, severní hranici tvoří Berounsko a okres Praha-západ, východní hranici Benešovsko. V západní a severozápadní části je region ohraničen pásmem Brd. Okres Příbram je s rozlohou 1 563 km² největším okresem ve Středočeském kraji, zabírá 14,3 % z jeho celkové rozlohy. Hustota osídlení je ale velmi nízká (73,1 obyvatel na km²) a Příbramsko se tak řadí mezi tři nejméně osídlené okresy v kraji. Přesto je celkový počet obyvatel pátý nejvyšší v rámci kraje (114,2 tisíc obyvatel), což je dáno právě velkou rozlohou okresu (ČSÚ 2017). Okres se člení na tři správní obvody obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP), mezi něž se kromě Příbrami řadí ještě Dobříš a Sedlčany. Napojení Příbramska na Prahu je zajištěno dálnicí D4. Kromě dálnice se na území okresu nachází další významné silnice I. třídy, např. I/4, která navazuje na D4 (ČSÚ 2017). Domnívám se, že tato skutečnost bude pro pracovní dojížďku některých obyvatel zásadní.

Obrázek 1: Umístění Příbrami v rámci Česka



Zdroj: ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016), vlastní zpracování

4.1 Město Příbram

Příbram je okresním městem ve středních Čechách nacházejícím se přibližně 60 km jihozápadně od hlavního města Prahy (Obr. 1). Leží na úpatí pohoří Brdy a protéká tudy říčka Litavka (Hruška a kol. 2013). Katastrální plocha města zabírá 33,45 km² a k 1. 1. 2017 zde žilo celkem 32 897 obyvatel (ČSÚ 2018). Z toho plyne, že hustota obyvatelstva je v současnosti menší než 1 000 obyvatel na km². Dříve tomu ale tak nebylo, podle ČSÚ (2011) měla např. v roce 2011 Příbram 34 068 obyvatel. Administrativně patří Příbram do Středočeského kraje a je centrem správního obvodu ORP Příbram. Do správního obvodu ORP Příbram spadá celkem 75 obcí. Město samotné se dále dělí na 10 katastrálních území a 18 místních část (Hruška a kol. 2013).

První písemná zmínka o Příbrami pochází z roku 1216, kdy bylo město majetkem Pražského biskupství, později arcibiskupství. Městská práva Příbram získala v roce 1406 od arcibiskupa Zbyňka Zajíce z Hasenburka. Bohatá naleziště stříbra a železné rudy způsobila, že se ve městě od začátku 14. století začalo těžit. V roce 1579 důležitost těžby ještě vzrostla, když císař Rudolf II. jmenoval Příbram Královským horním městem. Největšího rozmachu však hornictví dosáhlo během 19. století. Příbram byla nejvýnosnějším místem těžby stříbra v rámci celé habsburské monarchie a Příbramský důlní revír se stal jedním z nejmodernějších v celé Evropě. Většina zisků z těžby však putovala do sídla tehdejší centrální vlády, do Vídně (Hruška a kol. 2013). Ve 20. století docházelo důsledkem uzavírání některých dolů k postupnému vyliďňování města. V 50. letech 20. století však opět nastal zlom, neboť se v okolí města začal těžit uran. V blízkosti místních uranových dolů vznikl tábor nucených prací (Vojna), kde bylo v rozmezí let 1949 až 1951 zadržováno přes 750 osob. Od roku 1951 tu existovalo také vězeňské zařízení s kapacitou okolo 2 000 osob, kde byli zadržováni mimo jiné i političtí vězni. K definitivnímu zastavení těžby došlo v roce 1991 (Hruška a kol. 2013).

K řešenému tématu se vztahuje mimo jiné také problematika dopravy. V Příbrami funguje městská hromadná doprava (dále jen MHD), která je zajišťována autobusy. Celkem je ve městě v provozu 19 autobusových linek, které obsluhují Příbram i její přilehlé části (Příbram.cz 2018). V centru Příbrami je autobusové a vlakové nádraží. Domnívám se však, že autobusová doprava je obyvatelstvem mnohem více využívána. Tomu by narával fakt, že přímá cesta z Příbrami do Prahy autobusem trvá zhruba hodinu, přičemž autobusy jezdí ráno každých 10 minut. Stejná trasa vlakem zabere více než hodinu a půl a často je nutné přestupovat (IDOS 2018).

4.2 Charakteristika sledované skupiny obyvatel

Hruška a kol. (2013) se ve Zpracování strategického plánu rozvoje města Příbram na období let 2014-2020 věnuje i problematice obyvatelstva Příbrami. Od roku 1971 do současnosti lze rozdělit vývoj počtu obyvatel na dvě fáze. První fáze probíhala v období let 1971-1990, kdy počet obyvatel Příbrami kontinuálně rostl, až v roce 1990 dosáhl svého maxima - 40 317 obyvatel. Tento nárůst byl způsoben vysokou mírou porodnosti a vlivem stěhování obyvatel z vesnic do nově budovaných sídlišť ve městě. Navíc bylo v tomto období k městu připojeno šest doposud samostatných obcí, čímž došlo ke skokovému nárůstu počtu obyvatel. Po roce 1990 byly tyto obce opět osamostatněny a počet obyvatel Příbrami klesl o téměř 4 000 obyvatel. Od roku 1991 docházelo k pozvolnému úbytku počtu obyvatel města, ale nejvíce výrazným se tento trend stal po roce 2000. Velmi výrazný pokles počtu obyvatel ve městě nastal v důsledku nízké porodnosti a probíhajících suburbanizačních procesů. V roce 2012 poklesl počet obyvatel až na 33 793 (Hruška a kol. 2013). ČSÚ (2018) ale uvádí pro rok 2017 ještě nižší číslo - 32 897 obyvatel. Z toho 15 735 obyvatel byli muži a 17 132 obyvatel ženy. Lze si všimnout, že mezi roky 2008 a 2017 každoročně klesal celkový počet obyvatel, přičemž rozdíl v celkovém počtu obyvatel Příbrami mezi rokem 2008 a 2017 činí 1 629 obyvatel (ČSÚ 2018).

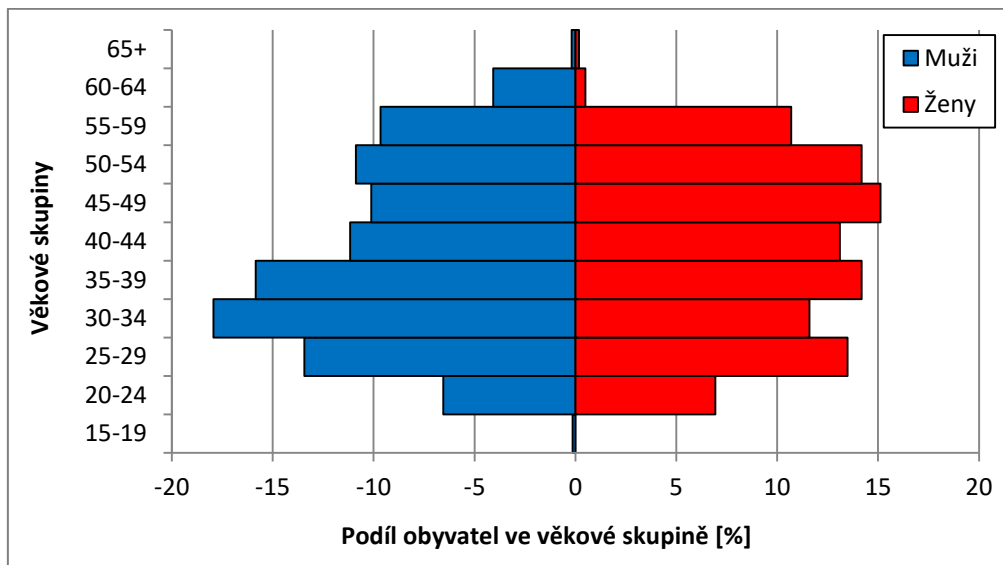
V Příbrami, stejně jako v celém Česku, dochází v posledních letech ke stárnutí obyvatelstva. V roce 2010 byla hodnota indexu stárí 115,1, což znamená, že ve městě žilo víc osob starších 65 let, než osob mladších 15 let³. Navíc mezi lety 2000 a 2010 nastal výrazný pokles počtu obyvatel do 30 let věku (Hruška a kol. 2013). Zajímavá je skutečnost, že v roce 2008 bylo v Příbrami 24 843 osob ve věku 15-64 let, zatímco v roce 2017 patřilo do této věkové skupiny už pouze 21 256 obyvatel (ČSÚ 2018).

Ačkoliv je tato práce zaměřena na ekonomicky aktivní obyvatelstvo Příbrami, neberou se v potaz naprosto všichni ekonomicky aktivní obyvatelé. Výběr sledovaného souboru a jeho odůvodnění je blíže popsáno v metodice práce. Věková struktura vybrané skupiny ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví je zobrazena v Grafu 1. Je evidentní, že podíl mužů mezi 30 a 34 lety věku je větší, než podíl stejné věkové skupiny žen. Předpokládám, že velká část těchto žen je na mateřské dovolené, a proto nemají tak výrazný procentuální podíl na celku jako muži ve stejném věku. Domnívám se, že by tato problematika mohla úzce souviset se změnami reprodukčních vzorců a posunem

³ Pokud je hodnota indexu stárí 100, značí to stejný počet osob mladších 15 let a obyvatel nad 65 let.

rodičovství do vyššího věku. Podle Křížkové a Vohlídalové (2009) je současný systém nepřilíh nakloněn kombinaci práce a péče o dítě. To by dle mého názoru mohlo vést k tomu, že ženy posouvají úlohy spojené s výchovou dítěte do pozdějšího věku, kdy jsou schopny dítěti zajistit optimální finanční podmínky.

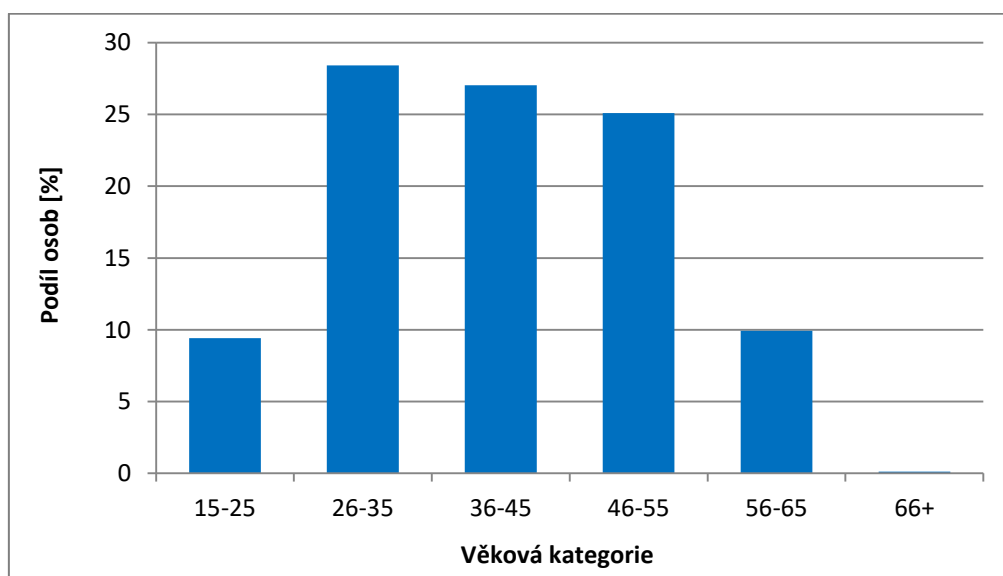
Graf 1: Věková struktura sledované skupiny ekonomicky aktivního obyvatelstva Příbrami podle pohlaví v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Nebude-li se brát ohled na dělení podle pohlaví, pak nejpočetnější věkovou kategorií v rámci vybrané skupiny obyvatel jsou osoby ve věku 26 až 35 let, nejméně lidí spadá do kategorie 15 až 25 let (Graf 2).

Graf 2: Věkové složení sledované skupiny ekonomicky aktivního obyvatelstva Příbrami v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

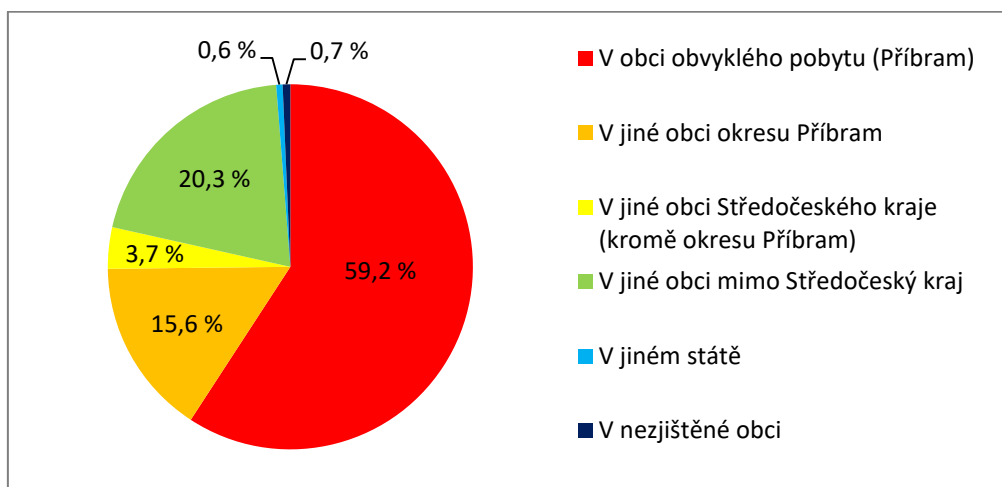
5 Empirická část

V následující části práce se pracuje s daty ze sčítání lidu. Data jsou zpracována v podobě grafů, obrázků a tabulek a tyto grafické (popř. textové) prvky jsou následně využity k vyhodnocení informací o denní prostorové mobilitě ekonomicky aktivních osob s obvyklým pobytem v Příbrami. V této části by měly být mimo jiné naplněny cíle práce, které byly stanoveny v úvodu, a zodpovězeny výzkumné otázky.

5.1 Denní časoprostorová mobilita

Sledování ekonomicky aktivní obyvatelé nejčastěji pracují v obci obvyklého pobytu, tedy v Příbrami (Graf 3). Obec pravděpodobně nabízí dostatek pracovních míst, a proto zaujímá většinový podíl (59,2 %), co se pracovní dojížděky (popř. docházky) týče. Druhá největší skupina obyvatel (20,3 %) dojíždí do obcí ležících mimo Středočeský kraj a lze předpokládat, že drtivou většinu toho bude tvořit dojížděka do Prahy. Přes 15 % rezidentů se denně dopravuje za prací v rámci okresu Příbram (kromě samotné Příbrami). Může být překvapivé, že obce mimo Středočeský kraj přitahují ekonomicky aktivní obyvatelstvo více než obce v okrese. Tato skutečnost je dána relativní blízkostí Prahy a dobrým dopravním spojením mezi Příbramí a Prahou, které je zajištěno dálnicí D4. Z bližšího prozkoumání dat vyplývá, že 19,4 % dojížděky do obcí mimo Středočeský kraj připadá na Prahu a pouze 0,9 % na ostatní obce mimo kraj. Při takovéto výhodné poloze hlavního města se občanům Příbrami nabízí mnohem více pracovních příležitostí a lepší finanční ohodnocení, než by nabídly jiné bližší obce. Ostatní obce Středočeského kraje (mimo okres Příbram) nejsou pro dojížděku příliš významné.

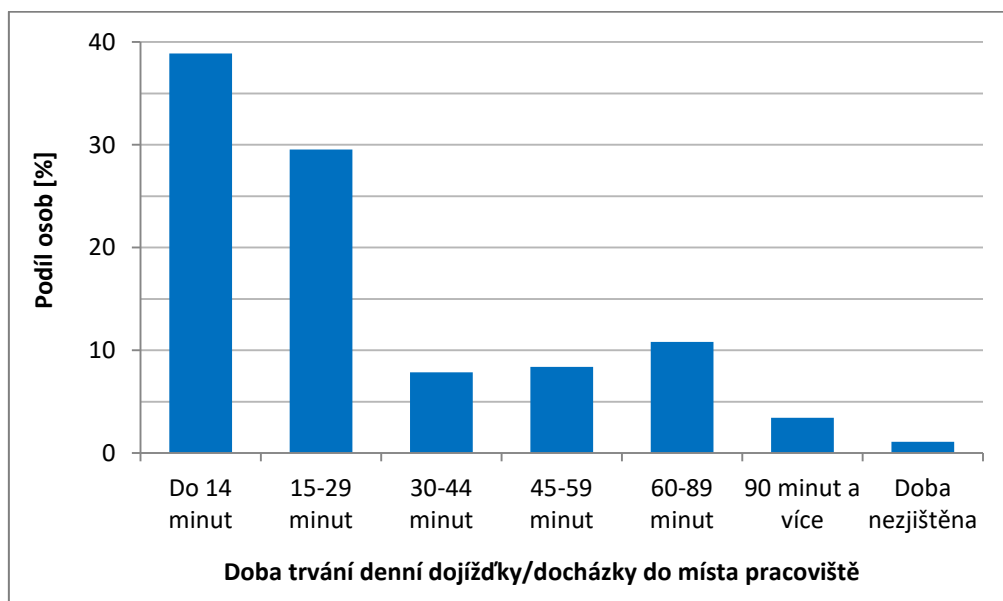
Graf 3: Lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Jelikož většina obyvatelstva pracuje v obci obvyklého pobytu (Graf 3), 39 % obyvatel Příbrami je v místě pracoviště max. za 14 minut (Graf 4). V rozmezí 15 až 29 minut se do práce dostane necelá třetina osob. Sem by se pravděpodobně řadili lidé dojíždějící v rámci města MHD nebo docházející do práce pěšky, popř. osoby dojíždějící do okolních obcí (obcí okresu). Z grafu je patrný trend klesajícího zastoupení obyvatel s prodlužující se dobou dojížděky do zaměstnání. Výjimkou je kategorie „60-89 minut“, kde lze pozorovat vyšší podíl dojíždějících. Dalo by se předpokládat, že se jedná o osoby, které dojíždí za prací do Prahy, ať už osobními automobily nebo poměrně dobře fungujícími autobusovými spoji. Autobusy z Příbrami do Prahy jezdí každé všední ráno v desetiminutových intervalech a cesta trvá přibližně hodinu (IDOS 2018). Nejdelší čas (tj. 90 minut a více) logicky tráví na cestách za prací nejmenší počet lidí (cca 1 %). Takovéto cesty za prací jsou příliš dlouhé na každodenní dojíždění. Pokud budeme brát v úvahu, že jsou data opravdu přesná a nejedná se o chybu ve sčítání, lze se domnívat, že se jedná o dojíždění do velmi odlehlých obcí nebo časově náročnou kombinaci více způsobů dopravy.

Graf 4: Doba trvání denní dojížděky ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami za práci v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

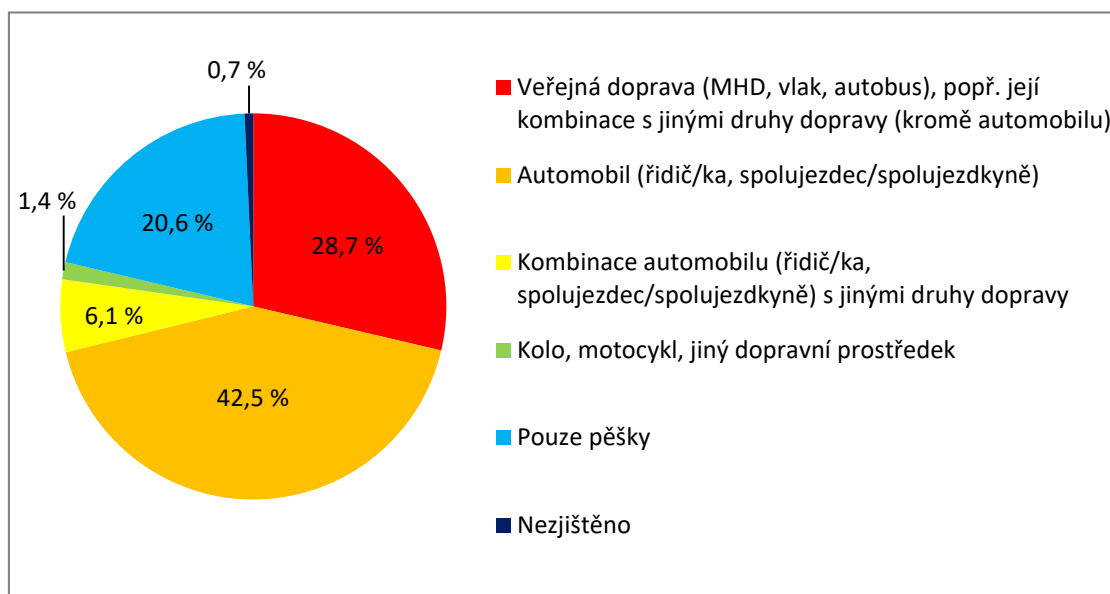
Aby byla interpretace způsobu dopravy do místa pracoviště jednodušší a přehlednější, bylo místo původních 93 kategorií dopravních prostředků, které udává SLDB (2011), vytvořeno 5 nových kategorií (Graf 5). Na čas dojížděky má kromě vzdálenosti místa bydliště a místa pracoviště výrazný vliv také volba dopravního prostředku (Špačková, Pospíšilová, Netrdová 2017). Pokud jde o volbu dopravního prostředku pracujících obyvatel Příbrami, zdaleka nejvyužívanější je osobní automobil. Přes 40 % lidí se do práce dopravuje pouze za pomoci automobilu (buď jako řidič/ka nebo spolujezdec/spolujezdkyně) a více než 6 % lidí kombinuje automobil s jinými druhy dopravy (Graf 5). V Praze je závislost obyvatel na automobilové dopravě nižší, pouhá třetina pracujících obyvatel jezdí výhradně automobilem nebo jím absolvuje alespoň nějakou část cesty (Špačková, Pospíšilová, Netrdová 2017).

Veřejná doprava (MHD, vlak, autobus), popř. její kombinace s jinými druhy dopravy (kromě osobního automobilu, např. motocykl, kolo, jiný dopravní prostředek nebo chůze) je v Příbrami využívána necelými 29 % sledované populace. Z výzkumu Špačkové, Pospíšilové a Netrdové (2017) vyplývá, že v Praze je veřejná doprava nejvyužívanějším způsobem dojížděky, tři pětiny obyvatel využívají při cestě do místa pracoviště MHD. Rozdíl mezi Příbramí a Prahou ve využití automobilu a veřejné dopravy je evidentní. Lze předpokládat, že vzniká kvůli mnohem kvalitnější síti veřejné dopravy v hlavním městě. V případě, že je veřejná doprava vhodně nakombinována, může se jednat o velmi

rychlý a příjemný způsob dopravy. Překvapivě hodně lidí (více než pětina) v Příbrami chodí do místa pracoviště pěšky. Tato skutečnost souvisí s tím, že většina z nich pracuje v obci bydliště (Graf 3). Volba způsobu dopravy však značně závisí na genderu. Genderovými rozdíly v mobilitě se zabývá další podkapitola.

K problematice způsobu dopravy bych ještě ráda zmínila zajímavost, kterou ve svém článku uvedli Marada, Květoň a Vondráčková (2006). Ačkoliv je podle autorů využití veřejné dopravy k vyjíždce do zaměstnání mimo obec nejvýraznější v moravskoslezských okresech Česka, i v Čechách lze najít okresy s nadprůměrným využitím autobusové dopravy. Jako jeden z takových okresů uvádějí právě okres Příbram. Ačkoliv nemám k dispozici data za jiné okresy, dovoluji si říci, že tato skutečnost by mohla mít souvislost s velmi dobrým autobusovým spojením Příbrami s Prahou po dálnici D4 a množstvím lidí, kteří do Prahy denně dojíždí do zaměstnání.

Graf 5: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště v roce 2011

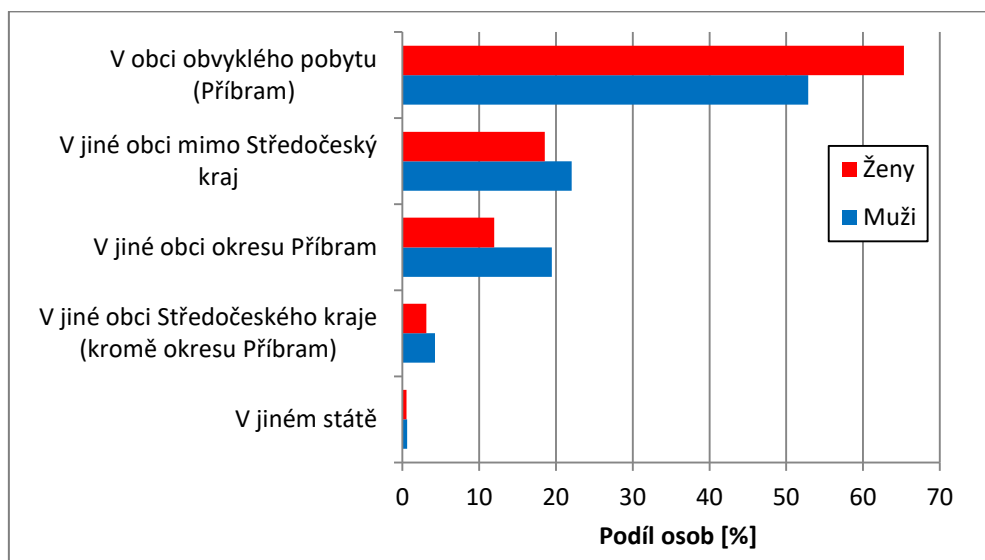


Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

5.2 Genderové rozdíly v každodenní mobilitě ekonomicky aktivních osob

Muži mají širší záběr, co se týče dojížděky za prací. Z dat je patrné, že zatímco muži z Příbrami vyjíždí za prací do 120 obcí (včetně Příbrami), ženská pracoviště jsou lokalizována pouze v 72 obcích. Tento trend pravděpodobně souvisí s mírou využití osobního automobilu v závislosti na genderu. Muži jsou díky využití osobního automobilu mnohem pohyblivější než ženy. Tímto se částečně potvrzuje teorie, kterou ve svém článku rozpracovali Silm, Ahas a Nuga (2013). Podle nich se ženská zaměstnání koncentrují do centra města, zatímco mužská spíše mimo město. Přestože se tato práce nevěnuje Příbrami ve stejném detailu, jako se zmínění autoři věnovali studiu Tallinnu, ze statistických dat lze určitý podobný trend vyčíst. Například to, že téměř dvě třetiny příbramských žen pracují ve městě obvyklého pobytu, muži pracující v Příbrami tvoří pouze něco málo přes polovinu ze všech sledovaných mužů, konkrétně 52,8 % (Graf 6). Muži mají větší procentuální zastoupení ve veškeré ostatní dojížděce mimo obec bydliště. Opět si lze všimnout vysokého podílu nejen mužů (22 %), ale i žen (18,5 %), kteří dojíždí za prací do obcí mimo Středočeský kraj. Nejdůležitější obcí dojížděky v této kategorii je již zmiňované hlavní město Praha. Tato problematika také souvisí s tím, co uvádí ve své práci Temelová a kol. (2011), tedy že mezi obecné charakteristiky dojížděky patří delší dojížděková vzdálenost u mužů.

Graf 6: Lokalizace místa pracoviště vzhledem k místu obvyklého pobytu ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Dojížděku za prací do Prahy denně vykonává 18,2 % žen a 20,7 % mužů (Tabulka 1 a Tabulka 2). Na Dobříš už dojíždí pouhá 2,2 % žen a 3 % mužů, všechny ostatní obce dojížděky do zaměstnání zaujímají každá méně než 2 % dojížděky žen i mužů. Při pohledu do tabulek je zřejmé, že obce okresu patřící mezi nejvýznamnější pro pracovní dojížděku jsou Dobříš, Jince a Čenkov. Za zmínku by stály ještě Zdice, které už se ale nachází v okrese Beroun.

Tabulka 1: Obce pracovní dojížděky s 30 a více dojíždějícími ekonomicky aktivními ženami s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011

Obec	Počet dojíždějících	Podíl na dojížděce
Příbram	1874	65,3 %
Praha	521	18,2 %
Dobříš	64	2,2 %
Zdice	50	1,7 %
Čenkov	36	1,3 %

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Tabulka 2: Obce pracovní dojížděky s 30 a více dojíždějícími ekonomicky aktivními muži s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011

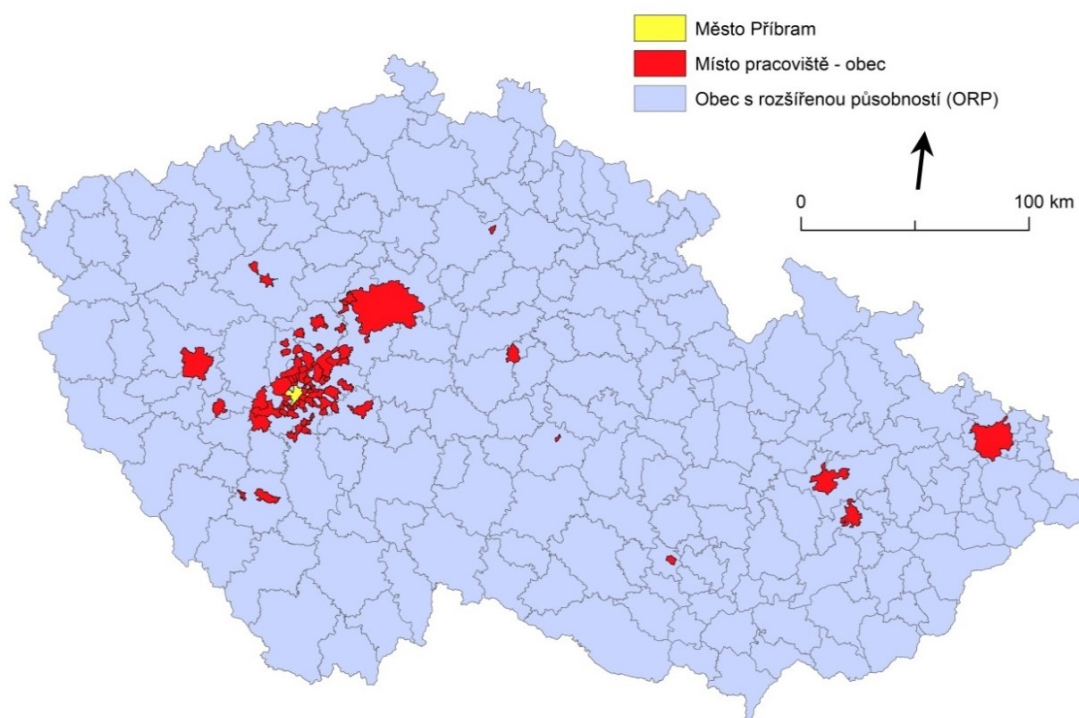
Obec	Počet dojíždějících	Podíl na dojížděce
Příbram	1467	52,8 %
Praha	574	20,7 %
Dobříš	83	3,0 %
Jince	54	1,9 %
Dubno	37	1,3 %
Čenkov	34	1,2 %
Dubenec	30	1,1 %
Rožmitál pod Třemšínem	30	1,1 %

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Problém velice odlehlých obcí pracovišť zobrazených na Obr. 2 a Obr. 3 (např. Ostrava, Jablunkov, Olomouc, Přerov) může spočívat např. v již zmíněné neochotě veřejnosti a nesprávném vyplnění sčítacího archu. Domnívám se tak na základě skutečnosti, že tyto obce jsou od města Příbram vzdáleny přes 300 km, Jablunkov dokonce více než 450 km (Google Maps 2018). Nemyslím si, že by takováto vzdálenost mezi obcemi byla reálná pro každodenní dojíždění za prací. Ovšem správnost informací ověřit nelze, tudíž není možné tento fakt vyvrátit a předpokládá se tak, že osoby skutečně dojíždí pracovat do obcí, které uvedly ve sčítání.

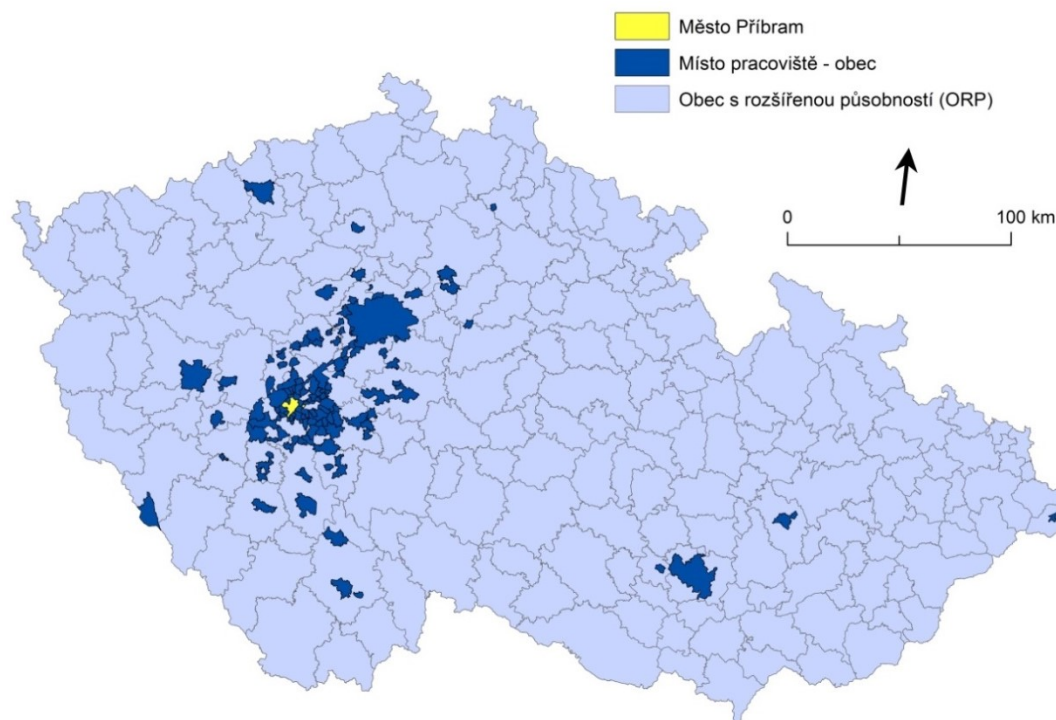
Obr. 2 a Obr. 3 záměrně nezachycují množství osob dojíždějících do jednotlivých obcí. Je to kvůli tomu, že naprostá většina obyvatel pracuje v Příbrami nebo dojíždí za prací do Prahy a v ostatních obcích pracuje pouze minimum lidí. Tento obrázek by pak neměl žádnou přidanou hodnotu, protože by ve spoustě obcí byl počet dojíždějících méně než 3 osoby. Z obrázků je nicméně patrné, že muži dojíždí za prací do mnohem většího počtu obcí než ženy.

Obrázek 2: Rozptyl pracovišť žen s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011



Zdroj: ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016), SLDB 2011, vlastní zpracování

Obrázek 3: Rozptyl pracovišť mužů s obvyklým pobytem v Příbrami v roce 2011



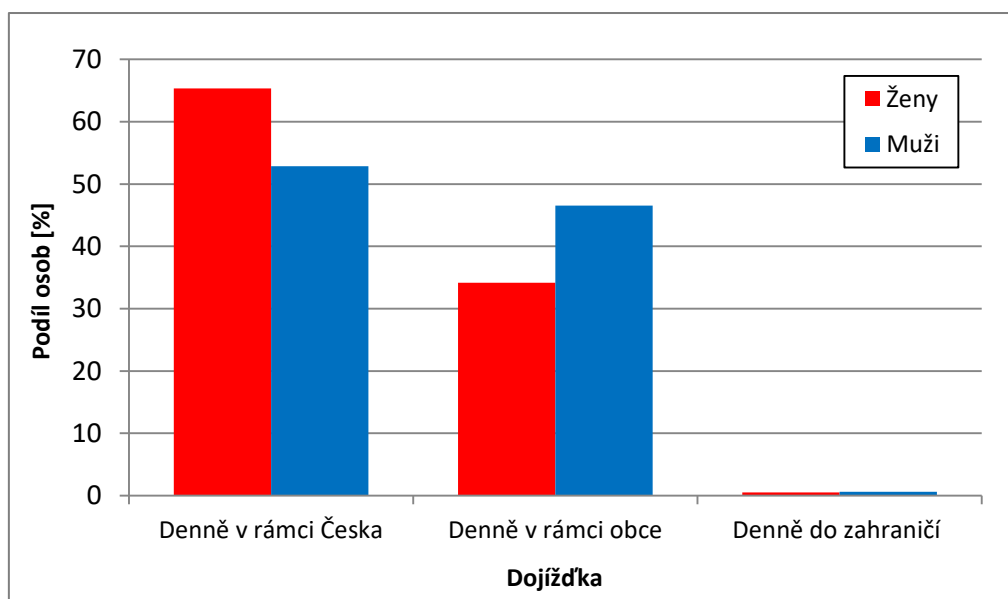
Zdroj: ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016), SLDB 2011, vlastní zpracování

Z výše zmíněných tabulek obcí pracovní dojížděky (Tabulka 1, Tabulka 2) vyplývá, že na zbylou většinu obcí (kromě Příbrami a Prahy) připadá minimální podíl vyjíždějících - u žen je to necelých 11 % ekonomicky aktivních dojíždějících žen na 67 obcí, u mužů 16,8 % na 112 obcí. To opět ukazuje na skutečnost, že mužská pracoviště jsou o něco rozptýlenější. Tuto myšlenku podporuje i Graf 7, který naznačuje, že mužská pracoviště jsou téměř v polovině případů lokalizována mimo Příbram.

Práce si klade za cíl zkoumat denní mobilitu obyvatelstva, tudíž byly do statistik zahrnuty pouze osoby dojíždějící za prací denně. Graf 7 zobrazuje procentuální podíly obyvatelstva podle denní dojížděky do místa pracoviště. Muži mají jasnou převahu nad ženami v dojížděce v rámci Česka, ženy naopak v rámci obce. Přesto ale obě pohlaví nejvíce dojíždí do zaměstnání v rámci obce. Tento graf opět potvrzuje to, co již předtím bylo možné vidět v tabulkách obcí pracovní dojížděky (Tabulka 1 a Tabulka 2). Navíc ale ukazuje i celkový podíl žen a mužů vyjíždějících za prací mimo obec (v rámci všech zbylých obcí Česka i do zahraničí). Do zahraničí podle sčítání dojíždí 1 % žen a 1 % mužů (SLDB 2011). Zda-li je ale tato informace pravdivá nelze říci. Osobně znám pár lidí z Příbrami dojíždějících za prací do zahraničí, ovšem tyto osoby nedojíždí denně.

Vezmeme-li v úvahu, že některé osoby opravdu dojíždí do zahraničí každý den, znamená to z Příbrami minimálně 100 km k nejbližším hranicím (německým/rakouským) a 100 km zpět. Toto se ale dle mého názoru vylučuje s tím, co některé osoby uvedly ve sčítacím formuláři. Např. 10 mužů a 3 ženy dojíždějící údajně denně do zahraničí uvedli v kolonce *Doba dojížděky/docházky* „Mimo ČR: do 14 minut“.

Graf 7: Denní dojíždka do místa pracoviště ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami podle pohlaví v roce 2011

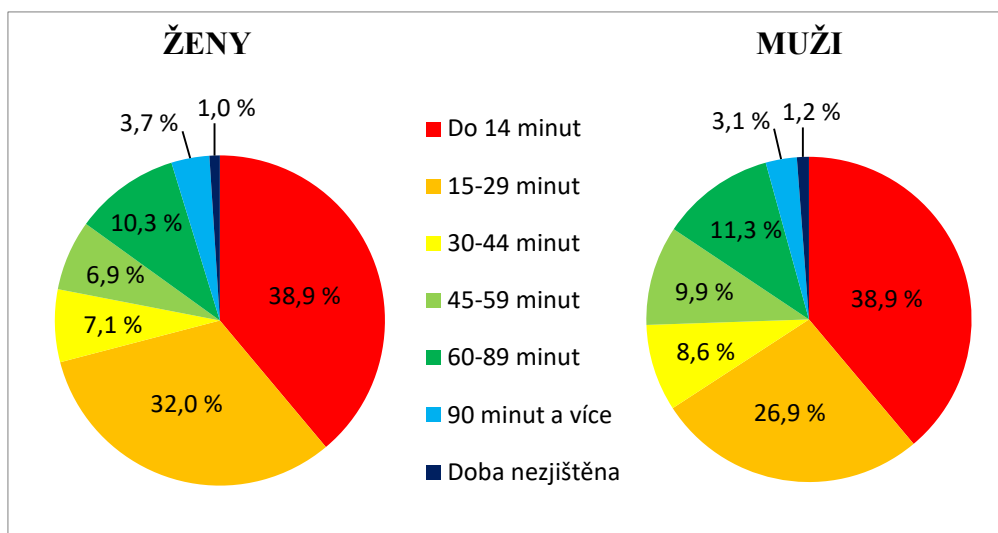


Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Jak již bylo zmíněno, většina žen i mužů dojíždí/dochází do práce v rámci obce. Tím lze vysvětlit skutečnost, že se necelé dvě pětiny žen a stejně tak dvě pětiny mužů dostanou do práce nejdéle do 14 minut (Graf 8). Napomáhá tomu jednak to, že ženy pracují v bezprostřední blízkosti bydliště a dojdou do místa pracoviště rychle i pěšky nebo také to, že muži dojíždí na poměrně krátké vzdálenosti osobním automobilem. 15 až 29 minut zabere cesta do práce téměř třetině žen, ale už jen 26,9 % mužů. To bych přisuzovala tomu, že ženy chodí do práce pěšky i o něco delší vzdálenosti nebo využívají veřejnou dopravu, která ne vždy plynule navazuje. V kategoriích doby denní dojížděky „30-44 minut“, „45-59 minut“ a „60-89 minut“ mají větší procentuální zastoupení muži. V teoretické části této práce bylo zmíněno, že podle Špačkové, Pospíšilové a Netrdové (2017) muži dojíždí v průměru delší dobu než ženy. To dle autorek souvisí s tím, že ženy mají během dne i jiné než pracovní povinnosti, a nemohou si tak dovolit

trávit příliš mnoho času na cestách. Toto tvrzení lze aplikovat i na obyvatelstvo Příbrami. S přihlédnutím k tomu, že muži využívají více osobní automobil (Graf 9), bych předpokládala, že osoby zahrnuté v posledních třech jmenovaných kategoriích dojíždí do práce hlavně automobilem a podstupují každodenní cesty na větší vzdálenosti. Samozřejmě zde ale mohou být zahrnuty i ženy využívající jak automobil, tak veřejnou dopravu či její kombinace. Za zmínku opět stojí třída s dobou trvání dojížděky od 60 do 89 minut – lze se domnívat, že tato kategorie zahrnuje osoby dojíždějící denně za prací do Prahy.

Graf 8: Doba trvání denní dojížděky ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami za práci podle pohlaví v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

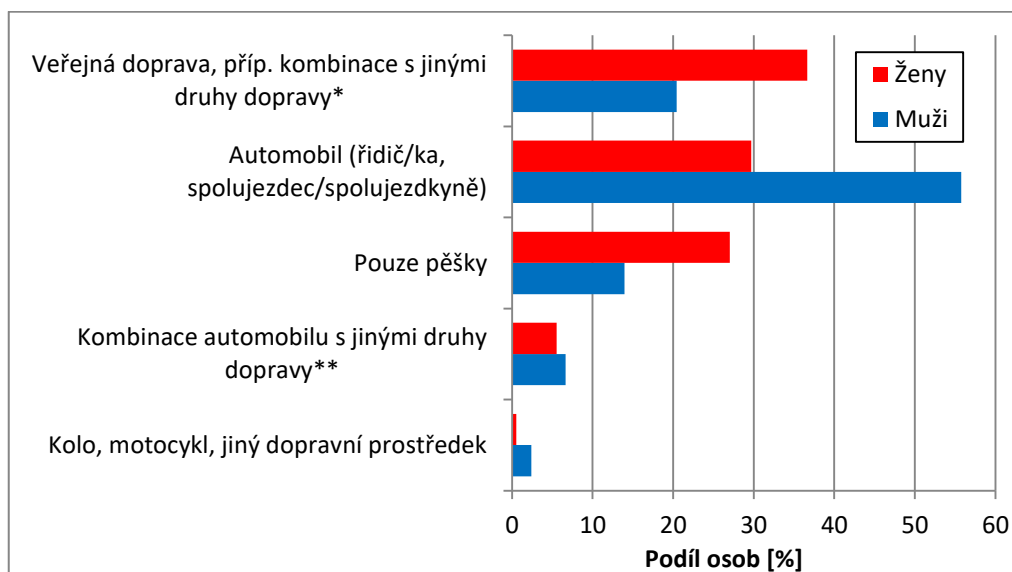
Výběr dopravního prostředku je částečně ovlivněn pohlavím jedince. Přestože je volba způsobu dopravy každého jedince svobodná, můžeme najít specifika způsobu dopravy do místa pracoviště podle pohlaví. Co se týče ženského výběru dopravního prostředku, ženy nejčastěji využívají služeb veřejné dopravy v kombinaci s dalšími druhy dopravy (kromě osobního automobilu). Veřejnou dopravu a její různé kombinace využívá 37 % příbramských pracujících žen (Graf 9). Je evidentní, že u žen kombinace veřejné dopravy s jinými druhy dopravy má jasně navrch před kombinací automobilu s jinými druhy dopravy (včetně veřejné dopravy). Kromě veřejné dopravy ženy využívají poměrně často osobní automobil, ať už jako řidičky nebo spolujezdkyně. Čistě tento způsob dopravy využívá téměř třetina žen.

Zajímavým výsledkem je, že 27 % žen si vystačí při přesunu do práce pouze s chůzí. To je dáno především skutečností, že ženy častěji pracují v obci bydliště (Graf 7) a některé jsou tak schopny dostat se do práce velmi rychle i pěšky. Z výzkumu Špačkové, Pospíšilové a Netrdové (2017), které zkoumaly dojížděku do zaměstnání v Praze, vyplývá, že v Praze je pěší docházka nejčastější v historickém centru města. I tak je to však pouze desetina žen, které se za práci dopravují pěšky. Celkem se do místa pracoviště dopravuje pěšky 8 % pražských žen, což je oproti Příbrami mnohem méně. Tato skutečnost je však snadno odůvodnitelná – Příbram je mnohem menší město. Z toho plyne, že jsou docházkové vzdálenosti po městě menší a více žen je tak schopno překonat vzdálenosti mezi bydlištěm a pracovištěm pěšky.

Ačkoliv by se třetinový podíl žen využívající automobil k cestě do zaměstnání mohl zdát poměrně velký, podíl mužů dojíždějících do práce osobním automobilem je téměř dvakrát větší. Přesněji řečeno, 56 % mužů jezdí do místa pracoviště automobilem, buď jako řidiči, nebo jako spolujezdci (Graf 9). Je to zdaleka nejčastější mužský způsob dopravy do místa pracoviště. Na druhém místě se nachází kombinace veřejné dopravy s jinými druhy dopravy, čehož využívá pouze pětina mužů. V Praze lze vyzorovat stejný trend jako v Příbrami, tedy že muži využívají pro cesty do práce častěji automobil než ženy (44 % mužů vs. 22 % žen), a že ženy jezdí častěji než muži veřejnou dopravou (69 % žen vs. 49 % mužů), popř. dochází do práce pěšky (Špačková, Pospíšilová, Netrdová 2017). Rozdíl mezi Příbrami a Prahou je však ten, že v Praze je u obou pohlaví na prvním místě veřejná doprava, zatímco příbramští pracující muži upřednostňují automobil před veřejnou dopravou. To může být dáno tím, že pohyb především v centru Prahy je snazší a rychlejší s využitím MHD.

Je evidentní, že muži mají větší přístup k osobnímu automobilu. Autorky Špačková, Pospíšilová a Netrdová (2017) tvrdí, že rozdílné vzorce volby dopravního prostředku jsou vázány na odlišnou pozici žen a mužů na pracovním trhu a v domácnosti. Muži jsou častěji zaměstnání ve vyšších pozicích a dá se předpokládat, že mají k dispozici firemní automobil. Automobil potřebují ke své práci také ti muži, kteří se živí jako řemeslníci, opraváři nebo vykonávají jiné typicky mužské práce, které jsou mnohdy spojeny s dojížděkou za zákazníky. Navíc se muži spíše než ženy ucházejí o zaměstnání, které vyžaduje dojíždění na delší vzdálenosti (Špačková, Pospíšilová, Netrdová 2017).

Graf 9: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště podle pohlaví v roce 2011



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

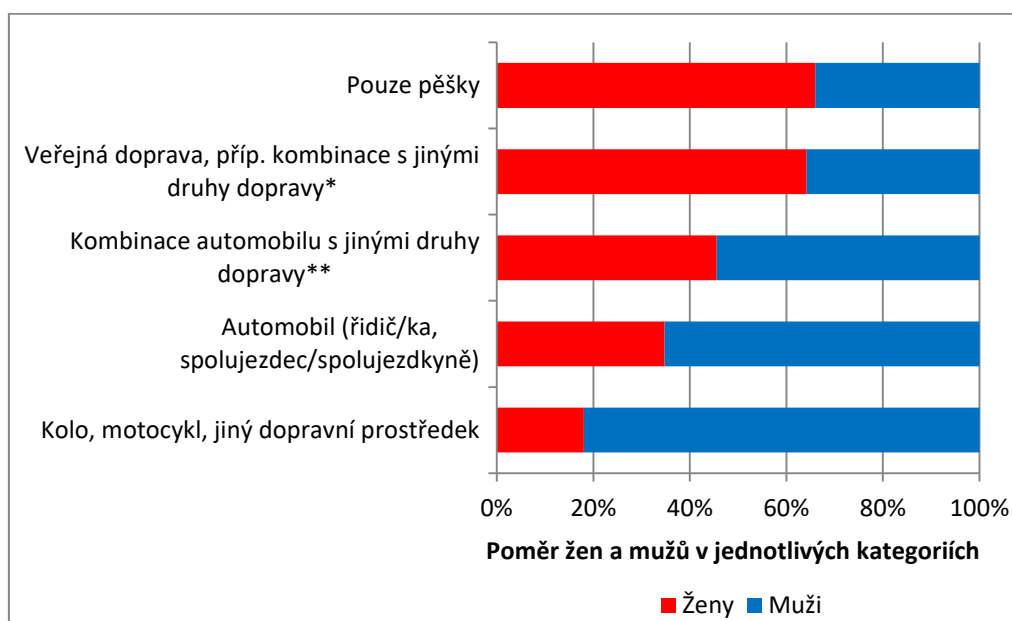
Poznámka:

*veřejnou dopravou se rozumí MHD, vlak, autobus a mezi jiné druhy dopravy se řadí všechny ostatní druhy dopravy kromě automobilu

**jízda v automobilu jako řidič/ka, spolujezdec/spolujezdkyně

Graf 10 ukazuje poměry žen a mužů ve všech sledovaných třídách způsobů dopravy do místa pracoviště. Každá třída je (nehlédě na celkové množství žen a mužů ve sledované třídě) zobrazena 100 % a tak je možné graficky znázornit, jak se v jednotlivých třídách odlišuje poměr počtu žen k počtu mužů. Shrňme-li základní poznatky vyplývající z grafu, ženy mají nadpoloviční většinu v kategoriích „Pouze pěšky“ a „Veřejná doprava, příp. kombinace s jinými druhy dopravy“. Muži naopak mají navrch především v kategorii „Kolo, motocykl, jiný dopravní prostředek“, kde mají mnohem větší podíl na celku než ženy (muži cca 82 % vs. ženy 18 %). Kombinace automobilu s jinými druhy dopravy má poměrně vyrovnané zastoupení mužů i žen. Ve využívání výhradně automobilu jsou ženy zastoupeny výrazně méně než muži, kteří zaujímají přes 60 % celkové dojížděky osobním automobilem do místa pracoviště.

Graf 10: Způsob dopravy ekonomicky aktivních obyvatel Příbrami do místa pracoviště podle pohlaví v roce 2011 (poměr žen a mužů v jednotlivých kategoriích)



Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Poznámka:

*veřejnou dopravou se rozumí MHD, vlak, autobus a mezi jiné druhy dopravy se řadí všechny ostatní druhy dopravy kromě automobilu

**jízda v automobilu jako řidič/ka, spolujezdec/spolujezdkyně

6 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo odhalit rozdíly, které existují v každodenní mobilitě ekonomicky aktivních obyvatel podle pohlaví. V práci jsem se zaměřila zvláště na lokalizaci místa pracoviště, čas strávený dojížděnkou a volbu dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. V úvodu práce byly položeny tři otázky týkající se této problematiky. První z nich měla za úkol zjistit, jak se liší lokalizace místa pracoviště příbramských žen a mužů. Druhá otázka se zaměřovala na průměrnou dobu trvání denní dojížděky do práce podle pohlaví. Třetí otázka se dotýkala problematiky volby dopravního prostředku. V této otázce jsem se také speciálně zaměřila na můj předpoklad – tzn. že si myslím, že ženy budou cestovat více hromadnou dopravou.

V práci lze nalézt odpovědi na všechny výzkumné otázky. Většina těchto odpovědí je na první pohled zřejmá z grafů, které jsou obsaženy v práci. Bylo zjištěno, že z hlediska lokalizace místa pracoviště, ženy i muži nejčastěji pracují v obci bydliště. Rozdíl je však ten, že muži o něco častěji než ženy vyjíždí za prací do okolních obcí, popř. i do obcí mimo Středočeský kraj. Překvapivé může být, že obce mimo kraj lákají hned po Příbrami největší počet dojíždějících osob obou pohlaví. Tuto skutečnost lze vysvětlit tím, že do této kategorie spadá také Praha, kam dojíždí více než pětina mužů a stejně tak téměř pětina všech žen. Pokud jde o dobu dojížděky podle pohlaví, byla objevena souvislost s lokalizací místa zaměstnání a samozřejmě i se zvoleným způsobem dopravy. Většina žen se dostane do práce rychleji než muži. Čtyři pětiny žen se dostanou na místo pracoviště nejdéle do tři čtvrtě hodiny. Velký podíl na celku, který mají ženy dojíždějící/docházející do místa pracoviště v rozmezí 15-29 minut, je způsoben tím, že ženy chodí do práce často pěšky nebo využívají služby veřejné dopravy a zároveň pracují poměrně blízko místu bydliště. V kategoriích, ve kterých jsou zahrnuty cesty delší než tři čtvrtě hodiny (kromě cest trvajících více než 90 minut) mají větší zastoupení muži. Je to dáno tím, že muži často dojíždějí za prací na delší vzdálenosti a využívají osobní automobily. Bylo prokázáno, že více než polovina mužů se na pracoviště dopravuje pouze za pomoci automobilu, ženy naopak nejčastěji využívají veřejnou dopravu a její kombinace.

Ze statistických dat (SLDB 2011) byly zjištěny všechny potřebné informace pro zodpovězení výzkumných otázek, a cíl práce lze proto považovat za naplněný. Myslím si, že použité metody byly pro tuto bakalářskou práci dostačující. Využití individuálních statistických dat zaručilo, že data byla v rámci možností přesná. Jak jsem již zmínila dříve, nelze stoprocentně spoléhat na přesnost každé informace uvedené ve sčítání, ale v současnosti neexistuje příliš institucí, které by řešenou problematiku byly schopny

zpracovat lépe než ČSÚ. Přesto se však musí počítat s určitými odchylkami od skutečného stavu. To je způsobeno především nedbalým přístupem respondentů k úplnosti, popř. přesnosti dat. Kromě chyb v samotných statistických datech je potřeba brát v potaz možné drobné chyby, které mohly vzniknout při zpracování velkého množství sekundárních dat pro účely této práce. Tyto potenciální nedostatky by ale neměly mít v žádném případě zásadní vliv na pravdivost výsledků.

Domnívám se, že tato bakalářská práce je přínosem především pro město Příbram, neboť poměrně detailně zpracovává každodenní dojížděku místních ekonomicky aktivních obyvatel, navíc podle pohlaví. Dojížděka do zaměstnání je významná především proto, že se podílí na utváření prostorových vztahů v rámci sídelního systému. Předpokládám, že dojížděka bude souviset s velikostí obce a s tím spojenou koncentrací pracovních příležitostí. Kromě toho se jí účastní významná část populace, a proto je důležité tuto složku prostorové mobility obyvatelstva blíže sledovat. Případová studie dojížděky do zaměstnání může městu pomoci zjistit, zda je např. potřeba stimulovat počet pracovních míst v obci či třeba posílit ranní spoje veřejné dopravy, je-li nadměrně vytížená lidmi cestujícími za prací.

Provedený kvantitativní výzkum by mohl být v budoucnu rozšířen i o výzkum kvalitativní. Na tuto práci lze navázat např. při psaní diplomové práce, kde by se daly využít jiné metody sběru dat, např. polostrukturované rozhovory. Domnívám se, že taková studie by přinesla nový pohled na řešenou problematiku a bylo by snazší odhalit a porozumět motivům jednotlivců pro jejich jednání, co se každodenního pohybu (nejen) za prací týká. Kvalitativní studii bych považovala za rozšíření a prohloubení informací, které vyplývají z této bakalářské práce využívající pouze statistická data. Kromě kvalitativního výzkumu by bylo samozřejmě možné provést i výzkum kvantitativní, který by byl založen na dotazníkovém šetření. Konkrétní metoda sběru a analýzy dat bude zvolena na základě specifikace tématu, kterému se budu v diplomové práci věnovat. Zajímavé by také mohlo být blíže rozpracovat koncept, který v této práci nedostal přílišný prostor. Jako příklad lze uvést potenciál problematiky rozdílného vnímání času mužů a žen. Kromě grafů vypracovaných pro účely této studie by mohla být v návaznosti na tuto problematiku zpracována časoprostorová mapa, která by zobrazovala denní cesty jedinců.

7 Seznam použité literatury

Literatura

BLUMEN, O. (1994): Gender differences in the journey to work. *Urban Geography*, 15, 3, 223-245.

CRESSWELL, T. (2010): Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 1, 17-31.

ČERMÁKOVÁ, M. (1997): Postavení žen na trhu práce. *Sociologický časopis*, 33, 3, 389-404.

DUDOVÁ, R. (2005): Kombinace práce a rodiny a sociologická teorie. In: Křížková, A. (ed.): Kombinace pracovního a rodinného života v ČR: politiky, čas, peníze a individuální, rodinné a firemní strategie. Adam studio, Praha, 14-21.

HANSON, S. (2009): Mobility. In: Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M. J., Whatmore, S. (eds.): *The Dictionary of Human Geography*. Wiley-Blackwell, Malden, 467-468.

HARVEY (1994): *The condition of postmodernity*. Blackwell Publishers, Oxford.

HAŠKOVÁ, H., KLENNER, CH. (2010): Why did distinct types of dual-earner models in Czech, Slovak and East German societies develop and persist? *Zeitschrift für Familienforschung*, 22, 3, 266-288.

IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. *Geografický časopis*, 53, 3, 231-246.

IRA, V. (2006): Každodenné aktivity človeka z pohľadu geografie času. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 47, 1, 57-66.

KRAFT, S., VANČURA, M. (2009): Geographical organization of the transport system in Czechia and its development in the transformation period. *Geografie*, 114, 4, 298-315.

KRAFT, S. (2014): Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: pilot study in the Písek and Bystrice and Pernštejnem regions. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 8, 2, 51-67.

KŘÍŽKOVÁ, A., VOHLÍDALOVÁ, M. (2009): Rodiče na trhu práce: mezi prací a péčí. *Sociologický časopis*, 45, 1, 31-60.

KWAN, M. P., KOTSEV, A. (2014): Gender differences in commute time and accessibility in Sofia, Bulgaria: a study using 3D geovisualisation. *The Geographical Journal*, 181, 1, 83-96.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, 6, 4, 51-59.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost*, Praha.

MIRALLES-GUASCH, C., MARTÍNEZ MELO, M., MARQUET, O. (2016): A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23, 3, 398-417.

MOYA, J. M. R., GARCÍA-PALOMARES, J. C. (2012): Gender diversity in daily mobility in the community of madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 58, 1, 453-457.

MUTLOVÁ, A. (2006): Prostorová mobilita obyvatelstva ve Středočeském kraji (1992-2002). Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha.

PICKUP, L. (1984): Women's Gender-Role and its Influence on Travel Behaviour. *Built Environment* (1978-), 10, 1, 61-68.

PRATT, G. (2009): Gender. In: Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M. J., Whatmore, S. (eds.): *The Dictionary of Human Geography*. Wiley-Blackwell, Malden, 268-269.

RYCHTAŘÍKOVÁ, J. (2009): Názory české společnosti na postavení muže a ženy v rodině a na trhu práce. In: Žena a muž v rodině a na trhu práce: sborník příspěvků XXXIX. konference České demografické společnosti. Český statistický úřad, Praha, 20-29.

SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.): Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň, 231–270.

SILM, S., AHAS, R., NUGA, M. (2013): Gender differences in space-time mobility patterns in a postcommunist city: a case study based on mobile positioning in the suburbs of Tallinn. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 40, 1, 814-828.

ŠPAČKOVÁ, P., POSPÍŠILOVÁ, L., NETRDOVÁ, P. (2017): Každodenní mobilita v Praze: jak muži a ženy dojíždějí do zaměstnání? *Geografické rozhledy*, 27, 2, 4-7.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ, L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis*, 47, 4, 831-858.

Data a statistické publikace

ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016): ArcČR 500 – digitální vektorová geografická databáze, verze 3.3. <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500> (cit. 26. 6. 2018).

ČSÚ (2004): Dojížděka za prací a do škol v hl. m. Praze (na základě výsledků SLDB) – 2001: Vývoj dojížděky jako formy prostorové mobility v ČR. Český statistický úřad, Praha. https://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-0-sldb_2001-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_4_prostorove_mobility_v_cr (cit. 16. 4. 2018).

ČSÚ (2011): Malý lexikon obcí 2011 – obce: Okres Příbram. Český statistický úřad, Praha. <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=Malý+lexikon+obcí+2011+&bkvT=TWFsw70gbGV4aWtvbiBvYmPDrSAyMDExIA..&katalog=all&skupId=626&pvo=RSO0511> (cit. 13. 6. 2018).

ČSÚ (2015): Metodika SLDB 2011. Český statistický úřad, Praha. <https://www.czso.cz/csu/czso/metodika-sldb-2011> (cit. 13. 6. 2018).

ČSÚ (2017): Charakteristika okresu Příbram. Český statistický úřad, Praha. https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_pribram (cit. 5. 5. 2018).

ČSÚ (2018): Počet a věkové složení obyvatel k 31. 12. – vybrané území: Obec Příbram. Český statistický úřad, Praha. https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DEM02&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&str=v75&c=v3~3__RP2017&u=v75__VUZEMI__43__539911 (cit. 27. 6. 2018).

SLDB (2011): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011 (individuální data za obyvatele Příbrami). Český statistický úřad, Praha (cit. 28. 6. 2018).

Internetové zdroje

DVS (2011): Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. Deník veřejné správy. <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6476561> (cit. 14. 5. 2018).

GOOGLE MAPS (2018): Mapová data 2018 Google. <https://www.google.com/maps> (cit. 27. 6. 2018).

HRUŠKA, L., DOLEŽELOVÁ, H., FOLDYNOVÁ, I., FUJAK, R., DĚDIČ, L., BARANOVÁ, M., BĚHÁVKA, J. a kol. (2013): Analytická část – profil města Příbram: Zpracování strategického plánu rozvoje města Příbram na období let 2014 – 2020, <http://docplayer.cz/3414579-Analyticka-cast-profil-mesta-pribram.html> (cit. 16. 6. 2018).

IDOS (2018): Jízdní řády. <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyaubusy/spojeni/> (cit. 19. 7. 2018).

LASÁK, P. (2016): Výsečový graf – Excel. <http://office.lasakovi.com/excel/grafy/graf-vysecovy-excel-2010/> (cit. 1. 7. 2018).

PŘIBRAM.CZ (2018): MHD Příbram. <http://www.pribram.cz/mhd/> (19. 7. 2018).